VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 134)**

z dnia 24 lipca 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 134)

24 lipca 2019 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)** przewodniczącej Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– „informacja Ministra Gospodarki i Żeglugi Śródlądowej Marka Gróbarczyka oraz Ministra Obrony Narodowej Mariusza Błaszczaka na temat sytuacji wszystkich stoczni zależnych od Skarbu Państwa, ze szczególnym uwzględnieniem Stoczni Remontowej Nauta w Gdyni”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Marek Łapiński** sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Hatalski** członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej, **Witold Wójcicki** prezes zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych SA, **Witold Słowik** prezes zarządu Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA, **Joanna Walichnowska** zastępca dyrektora Biura Nadzoru Właścicielskiego i Restrukturyzacji w Funduszu Rozwoju Spółek, **Marcin Milewicz** wicedyrektor Biura Inwestycji Kapitałowych w Agencji Rozwoju Przemysłu SA, **Jerzy Lewandowski** sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, **Cezary Cierzan** wiceprezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna sp. z o. o., **Adam Potrykus** wiceprezes zarządu Stoczni Remontowej „Nauta” SA, pełniący obowiązki prezesa wraz ze współpracownikiem, **Marek Opowicz** prezes zarządu Stoczni Szczecińskiej, **Maciej Grajewski** dyrektor Komunikacji i Marketingu w Stoczni Gdańsk SA, **Sławomir Grzelak** p.o. dyrektora Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK, **Adam Kończak** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK wraz ze współpracownikiem, **Mirosław Piórek** przewodniczący Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Edmund Ruszkowski** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Stoczni Remontowej „Nauta” SA wraz ze współpracownikiem, **Wojciech Osman** przewodniczący Zarządu Regionu Zachodniopomorskiego „Solidarność” 80 wraz ze współpracownikiem, **Marian Jeziorski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Stoczni Remontowej „Nauta” Gdynia, **Aneta Stawicka** przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” SA, Zakład Produkcyjny w Świnoujściu, **Sławomir Bała** przewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Grupy Stoczni Gdańsk, **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” Szczecin.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, witam wszystkich bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam państwa posłów, panów ministrów – pana Marka Gróbarczyka, pana Marka Łapińskiego oraz zaproszonych gości, a mianowicie – odczytam, żeby było jasne, kto jest wśród nas – pana Sławomira Bała – przewodniczącego Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Grupy Stoczni Gdańsk, pana Pawła Brzozowskiego – wiceprezesa zarządu Stoczni Remontowej „Nauta” SA ds. finansowych, pana Cezarego Cierzana – wiceprezesa zarządu PGZ Stocznia Wojenna

sp. z o. o., pana Romana Drywę – członka prezydium Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", pana Karola Dymanowskiego – dyrektora Departamentu Polityki Zbrojeniowej MON, pana Macieja Grajewskiego – dyrektora Komunikacji i Marketingu w Stoczni Gdańsk SA, pana Sławomira Grzelaka – p.o. dyrektora Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli, pana Ryszarda Haczka – członka zarządu MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych SA, pana Tadeusza Hatalskiego – członka Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej, pana Mariana Jeziorskiego – przewodniczącego Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Stoczni Remontowej „Nauta" Gdynia, pana Grzegorza Kaniowskiego – głównego specjalistę Wydziału Współpracy z Przemysłem Departamentu Polityki Zbrojeniowej MON, panią Paulinę Kmitę – głównego specjalistę w Departamencie Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Adama Kończaka – wicedyrektora Departamentu Infrastruktury NIK, pana Sławomira Kotyrbę – przewodniczącego MOZ NSZZ „Solidarność" 80 w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" SA, pana Roberta Kowalskiego – dyrektora ds. biznesu stoczniowego MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych SA, pana Marka Lenarciaka – zastępcę przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Stoczni Remontowej „Nauta" SA, pana Jerzego Lewandowskiego – sekretarza generalnego Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, pana Marka Maja – doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury NIK, pana Marcina Milewicza – wicedyrektora Biura Inwestycji Kapitałowych Agencji Rozwoju Przemysłu SA, pana Marka Opowicza – prezesa zarządu Stoczni Szczecińskiej, pana Wojciecha Osmana – przewodniczącego Zarządu Regionu Zachodniopomorskiego NSZZ „Solidarność" 80, pana Mirosława Piórka – przewodniczącego Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", pana Adama Potrykusa – wiceprezesa zarządu Stoczni Remontowej „Nauta" SA, pełniącego obowiązki prezesa zarządu, pana Michała Rudackiego – wiceprzewodniczącego Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Stoczni Remontowej „Nauta" Gdynia, pana Edmunda Ruszkowskiego – przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Stoczni Remontowej „Nauta" SA, panią Marię Skubniewską – dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Witolda Słowika – prezesa zarządu Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA, pana Łukasza Stankiewicza – wiceprzewodniczącego Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" SA Zakład Produkcyjny w Świnoujściu, panią Anetę Stawicką – przewodniczącą Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Zakład Produkcyjny w Świnoujściu, pana Macieja Styczyńskiego – naczelnika Wydziału w Departamencie Gospodarki Morskiej MGMiŻŚ, pana Tadeusza Szymelfeniga – zastępcę przewodniczącego Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", panią Joannę Walichnowską – zastępcę dyrektora Biura Nadzoru Właścicielskiego i Restrukturyzacji w Funduszu Rozwoju Spółek, pana Włodzimierza Wiśniewskiego – przewodniczącego Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" Szczecin, pana Witolda Wójcickiego – prezesa zarządu MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych SA i pana Krzysztofa Żmudę – zastępcę przewodniczącego Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność".

Stwierdzam kworum. W porządku dziennym dzisiejszego posiedzenia mamy informację Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Marka Gróbarczyka oraz Ministra Obrony Narodowej Mariusza Błaszczaka na temat sytuacji wszystkich stoczni zależnych od Skarbu Państwa, ze szczególnym uwzględnieniem Stoczni Remontowej Nauta w Gdyni. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

A zatem przypominam, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu. Ten przepis stanowi, że na pisemny wniosek liczby posłów – członków komisji, przewodniczący komisji jest zobowiązany zwołać posiedzenie w celu rozpatrzenia określonej sprawy w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku – a wniosek wpłynął do Komisji 17 lipca br. W tym momencie oddaję głos panu posłowi Tadeuszowi

Aziewiczowi – przedstawicielowi wnioskodawców, w celu zaprezentowania uzasadnienia do niniejszego wnioski.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, panie ministrze, Wysoka Komisjo, rzeczywiście jestem jednym z posłów, którzy złożyli wniosek w trybie art. 152, w wymaganej regulaminem liczbie. Chodzi o przedstawienie szczegółowej informacji na temat sytuacji wszystkich stoczni zależnych od Skarbu Państwa. Składanie tego wniosku przez nas nie powinno państwa dziwić, jako że od początku kadencji domagamy się pełnej, poważnej informacji na temat procesu tzw. odbudowy przemysłu stoczniowego. Jak państwo wiecie, rząd w osobie pana Marka Gróbarczyka, ale nie tylko, od samego początku zapowiadał skokową zmianę w przemyśle stoczniowym. Przemysł stoczniowy miał być kołem zamachowym gospodarki. Głównym narzędziem miała być ustawa stoczniowa. Były zapowiadane konkretne efekty tej ustawy.

Od dłuższego czasu staramy się ustalić fakty. Chcieliśmy – bo to nie jest nowy wątek w pracach naszej komisji – na bieżąco śledzić postęp owego procesu odbudowy przemysłu stoczniowego. Najlepszym narzędziem jest oczywiście regularna analiza, regularny monitoring wyników finansowych poszczególnych spółek. Zwoływaliśmy posiedzenia w trybie zwykłym, czyli zgłaszaliśmy wniosek do pani przewodniczącej. Takie posiedzenia odbywały się. Pisaliśmy też interpelacje. W niektórych interpelacjach – trochę zirytowany formą odpowiedzi na pytania – prosiłem o konkretne liczby, żeby była pełna jasność jakiego rodzaju informacji domagamy się. W efekcie uzyskałem liczbę statków, które stacjonowały w jednej ze stoczni. Tak, że liczba była, panie ministrze. Zapamiętałem to.

Rozmawialiśmy na temat tego, kto skorzystał z ustawy stoczniowej. Pan minister nie był w stanie wymienić takich podmiotów. Mamy jasność, że z uwagi na brak porozumienia z Komisją Europejską, ta ustawa w swej głównej części nie funkcjonuje. Ale padały też zapowiedzi nowelizacji. Mamy powszechną wiedzę na temat jak ta odbudowa przemysłu stoczniowego postępuje. Takim widomym symbolem stały się i zardzewiała stępka, i przewrócony dok razem ze statkiem w Stoczni „Nauta".

Pytaliśmy też o szczegóły renacjonalizacji Stoczni Gdańskiej. Myślę, że branżowa komisja powinna zrozumieć przyczyny fiaska sztandarowej prywatyzacji Prawa i Sprawiedliwości, więc za jaką cenę państwo polskie odkupiło tę stocznię. Mam na myśli podmioty, które powstały w wyniku jej restrukturyzacji. Na jednym z posiedzeń Komisji wprost pytałem rząd o wielkość pomocy państwa udzielonej stoczniom. Bo jeżeli chcemy oceniać efektywność naszego zaangażowania w restrukturyzację przemysłu stoczniowego, to wydaje mi się, że jest to podstawowa informacja – ile państwo włożyło, ile wydobywa w formie chociażby podatków czy innych efektów tworzonych przez restrukturyzowane stocznie. Widziałem sporą konsternację. Przedstawiciel rządu nie umiał odpowiedzieć na to pytanie. Mam nadzieję, że w ramach dzisiejszej debaty poznamy więcej tych informacji.

W sytuacji, w której nie mamy informacji wprost, nadstawiamy uszu na informacje, które docierają do nas z różnych źródeł – od dziennikarzy po pracowników, związkowców. Te informacje nie są dobre dla przemysłu stoczniowego. Mamy powody, aby niepokoić się jego dalszymi losami. Wydaje się, że najbardziej naturalną przestrzenią wyjaśniania ewentualnych nieporozumień albo pozyskiwania informacji jest otwarta merytoryczna debata na forum branżowej komisji. Stąd ten wniosek.

Kończąc – powiem, że liczyłem, że będziemy rozmawiali na podstawie poważnie przygotowanych obszernych materiałów, bo trudno inaczej rozmawiać o przedsiębiorstwach. O godz. 8.57 uzyskałem informację przez telefon – bo byłem w podróży – że wpłynął materiał. On dotyczy dwóch stoczni i ma taką objętość. To Stocznia „Nauta" i Stocznia Marynarki Wojennej. O pozostałych stoczniach nie wiem nic. Albo pan minister przekaże nam za chwilę te materiały, albo uznam, że ich po prostu nie będzie.

Tak, że takie przyczyny przesądziły o złożeniu naszego wniosku. Liczę na merytoryczne informacje. Dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Drodzy państwo, moja propozycja jest taka, aby wysłuchać w tej chwili informacji panów ministrów, a następnie oddam głos paniom i panom posłom oraz zaproszonym gościom.

Bardzo proszę, panowie ministrowie. Kto z panów chciałby najpierw zabrać głos?

Pan minister Gróbarczyk, bardzo proszę.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowna Komisjo, wszyscy państwo, rząd Prawa i Sprawiedliwości zdecydował się na bardzo konkretne działanie w zakresie odbudowy przemysłu stoczniowego. Nie doszłoby do tego i nie byłoby potrzebne nasze działanie bez wcześniej podjętych decyzji przez rząd PO-PSL dotyczących likwidacji zasadniczych stoczni wytwórczych. W związku z tym podjęliśmy decyzję, że państwo polskie musi odbudować te stocznie, a przede wszystkim musimy skoncentrować się na produkcji stoczniowej, która jest zasadnicza w zakresie rozwoju gospodarczego kraju i ma stanowić koło zamachowe dla rozwoju przemysłu, również na bazie reindustrializacji.

Stąd Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozpoczęło proces przejmowania stoczni z zasobów Skarbu Państwa. Przypomnę, że były one rozlokowane w różnych spółkach. Ten proces zakończył się na początku tego roku połowicznie przejęciem aktywów stoczniowych z obszaru Polski zachodniej. Drugi element związany ze stoczniami trójmiejskimi jest w procesie negocjacyjnym na bazie porozumień, które zostały podpisane z Ministerstwem Obrony Narodowej.

W tym momencie jesteśmy właścicielami Stoczni „Gryfia" oraz Stoczni Szczecińskiej SPP. Chciałbym przedstawić informacje finansowe, jak również kondycję tego przedsiębiorstwa. Jeśli chodzi o stocznie trójmiejskie, przede wszystkim „Nautę", o której jest pytanie, to poprosiłbym pana ministra o przedstawienie istotnych informacji. Oczywiście, wszystkie informacje, które pan przewodniczący sobie zażyczy, otrzyma pan na piśmie w wymaganym zakresie.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

To właściwa kolejność, panie ministrze, żebym po posiedzeniu uzyskiwał informacje?

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Wszystkie informacje, których będzie pan wymagał i chciał. Deklaruję, że wszystkie informacje, o które pan wystąpi przekażemy. Natomiast dzisiaj chcielibyśmy przedstawić, jak wygląda kondycja finansowa oraz jak wygląda portfel zamówień stoczni szczecińskich.

Poprosiłbym panią dyrektor Skubniewską o przedstawienie tych informacji.

Dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Maria Skubniewska:

Dzień dobry państwu. Chciałam powiedzieć, że obie stocznie, które znajdują się w grupie kapitałowej Funduszu Rozwoju Spółek są w tej chwili w kondycji, którą można określić jako zadowalającą. Nie są to jakieś wyniki rewelacyjne, ale jest to przemysł od lat – że tak powiem – zapóźniony i są to przedsiębiorstwa, które nie były rozwijane przez ostatnie lata. Ale jesteśmy na tzw. ścieżce wzrostowej.

Po zaudytowanych sprawozdaniach finansowych w przypadku Stoczni „Gryfia" mogę powiedzieć, że stocznia zwiększa swoje przychody – za 2018 r. miała przychody na poziomie 155 mln zł, uzyskała dodatni wynik finansowy, czyli zysk, jak również dodatnią EBITDĘ. Za 6 miesięcy tego roku ma 75 mln zł przychodu, co prawda zanotowała stratę na działalności operacyjnej, ale to są dane, które są weryfikowane w sprawozdaniu rocznym. Stocznia „Gryfia" jest dopiero przed – że tak powiem – najbardziej atrakcyjnym terminem remontowym, więc te wartości i wielkości na pewno ulegną zmianie.

W tym roku stocznia zrealizowała 82 projekty remontowe, realizuje następnych osiem. Podstawową działalnością są dwa projekty długoterminowe na budowę czterech jednostek lodołamaczy dla Wód Polskich, czyli Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz remont jednostki wojskowej Lublin dla Komendy Portu Wojennego

w Świnoujściu. Stocznia pozyskała finansowanie na realizację tych projektów. Nie są one zagrożone. I będą zrealizowane.

W tej chwili obserwuje się zainteresowanie armatorów przeprowadzaniem remontów statków. Wiem od służb stoczniowych, że znacząco zwiększyła się liczba zapytań ofertowych i że planowane są następne remonty w III kwartale tego roku. To byłoby pokrótce na temat tego, co dzieje się w Stoczni „Gryfia".

Stocznia Szczecińska ma również bardzo dobre wyniki. Przychody netto za 2018 r. zaudytowane na poziomie 39,7 mln zł, miała dodatni wynik na sprzedaży, zysk netto. Miała również dodatnią EBITDĘ. Ta stocznia wykazuje trwałą rentowność w swojej podstawowej działalności. Wiem ze stoczni, że planuje skokowy wzrost przychodów, bo ma jakiś kontrakt. Może jeżeli trzeba będzie, to pan prezes odpowie dokładnie na pytanie. Stocznia Szczecińska główną swoją działalność opiera na wynajmie hal, nabrzeży, pochylni oraz innych urządzeń, które znajdują się na jej terenie. Kończy realizację kontraktu na bloki konstrukcji stalowych dla odbiorców zagranicznych oraz jest w trakcie przygotowania się do kontynuacji tego kontraktu. Realizuje projekt badawczo-rozwojowy dotyczący prototypowego semi-automatycznego coastera. Budżet projektu to 57 mln zł. Na projekt jest przyznane dofinansowanie, z tym, że – o ile mi wiadomo – będzie on przedmiotem renegocjacji ze strony stoczni z pozostałymi uczestnikami konsorcjum, które ten projekt realizuje.

To, co jest istotne to Stocznia Szczecińska realizuje odbudowę wykorzystując własne środki infrastruktury stoczniowej. Jest to modernizacja systemów automatyki i sterowania Centrum Wstępnej Obróbki Stali, odtworzenie i modernizacja Ośrodka Czyszczenia i Malowania, budowa i uruchomienie nowoczesnej, wydatnej sprężarki dla Ośrodka Czyszczenia i Malowania. Ale są to dostawy, zakupy transporterów oraz innych urządzeń, które są niezbędne w tym przedsiębiorstwie do prowadzenia działalności. Jest to modernizacja sieci gazowej.

W tym miesiącu odbył się audyt nadzoru systemu zarządzania przeprowadzony przez Towarzystwo Klasyfikacyjne RINA, który potwierdził prawidłowość funkcjonowania tego systemu w stoczni.

To, o czym zapomniałam powiedzieć w przypadku Stoczni „Gryfia", to jest wdrożony program dobrowolnych odejść pracowników sfery nieprodukcyjnej, który zakończy się – o ile pamiętam – w końcu września tego roku. To tyle podstawowych informacji ogólnych. Jeśli będą jakieś szczegółowe…

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Jeśli mogę, pani przewodnicząca…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Jeszcze dwa projekty, oczywiście niezwykle istotne. Pierwszy – to budowa ro-paxu dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, który chcielibyśmy przedstawić – tak jak już zapowiadaliśmy – w terminie dwóch tygodni na specjalnej konferencji, która zostanie przygotowana przez zarząd FRS. Więc poprosiłbym…Nie ma materiałów, które mógłbym państwu przekazać, więc poproszę o dwa tygodnie.

Drugi – to wdrożenie projektu „Zielona Stocznia" linii recyklingowej statków. I tu poprosiłbym o dwa słowa pana naczelnika Macieja Styczyńskiego, jeśli można.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Naczelnik Wydziału w Departamencie Gospodarki Morskiej MGMiŻŚ Maciej Styczyński:

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Projekt recyklingowy „Zielona Stocznia" to jeden z projektów, które zostały najpierw wymyślone, po czym są wdrażane w ramach programu Batory w części reindustrializacja „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju". Jest to ten obszar czy wycinek obszaru, za który odpowiada Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Jeżeli chodzi o projekt recyklingowy, w założeniu ma być to projekt nowoczesny, projekt całkowicie bezpieczny dla środowiska, jednocześnie projekt na miarę XXI w., łączący i agregujący najnowocześniejsze dostępne technologie, bo wpisuje się w koncepcję gospodarki w obiegu zamkniętym, czyli branie pod uwagę całego losu danego produktu, w tym przypadku statku – od czasu powstania do czasu poddania recyklingowi i ponownego wykorzystania poszczególnych substancji.

Rozpoczęliśmy prace już ponad 2 lata temu. Pierwsze posiedzenie grupy roboczej, skupiającej ekspertów, jak również środowiska gospodarcze odbyło się w maju 2017 r. Od tego czasu grupa nie próżnowała. Opracowywała kolejne materiały. Analizowała i kwestie ekonomiczne i technologiczne, co pozwoliło na zgromadzenie takiego materiału, żeby być pewnym co do słuszności podejmowanych działań. I wreszcie zaskutkowało tym, że można było powołać spółkę celową – nastąpiło to 1 lipca br. – czyli odpowiedni zakład recyklingu statków. Jest to o tyle ważne, ponieważ już we własnym imieniu taka spółka może starać się o wszelkie zezwolenia środowiskowe, jak również bazując w znacznej mierze na dorobku grupy roboczej – która nadal funkcjonuje – dokończyć kwestie związane ze studium wykonalności, opracować biznesplan i przeprowadzić – co jest bardzo ważną kwestią – unikalny w skali Polski i całej Europy program badawczo-rozwojowy dedykowany kwestiom nowoczesnego recyklingu statków, właśnie patrząc – jak mówiłem – przez pryzmat gospodarki w obiegu zamkniętym.

Instytucjami szczególnie zaangażowanymi w powstanie programu badawczo-rozwojowego są oprócz Stoczni „Gryfia", Akademia Morska w Szczecinie i Krajowa Izba Gospodarcza. Tak, że w założeniu projekt nazywany „Zielona Stocznia" ma być projektem wysokotechnologicznym, agregującym najnowocześniejsze technologie i dającym przyszłość w działalności stoczniowej. Tak naprawdę po wdrożeniu założeń „Zielonej Stoczni", odpowiednim przygotowaniu infrastruktury z wykorzystaniem już posiadanej infrastruktury, bo chodzi o pierwszy etap, czyli wykorzystanie infrastruktury „Gryfii", kolejny – drugi etap na innego rodzaju jednostki, to tereny Stoczni Szczecińskiej, ale teraz zostając przy „Gryfii", będzie to – można powiedzieć kolokwialnie – kolejna duża funkcjonalność dająca stoczni możliwość rozlokowania się na rynku nowoczesnej, ekologicznej działalności. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę. Proszę włączyć mikrofon.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Marek Łapiński:

Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w grupie kapitałowej Polska Grupa Zbrojeniowa, nadzorowanej przez Ministerstwo Obrony Narodowej, znajdują się obecnie dwie stocznie: PGZ Stocznia Wojenna sp. z o. o., której 100% udziałów posiada Polska Grupa Zbrojeniowa SA oraz Stocznia Remontowa „Nauta" SA stanowiąca część Funduszu Inwestycyjnego Zamkniętego Aktywów Niepublicznych MARS, dla którego spółką zarządzającą jest Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych MS TFI SA. Pragnę podkreślić, że wymienione stocznie nie znajdują się w bezpośrednim nadzorze Skarbu Państwa, tym samym wpływ ministra obrony narodowej na działalność stoczni ogranicza się do uprawnień wynikających z ładu korporacyjnego.

Ponadto odnosząc się do Stoczni „Nauta" należy zaznaczyć, że podmioty wchodzące w skład funduszy inwestycyjnych działają według ściśle określonych reguł, wykluczających inne niż właścicielskie oddziaływanie. PGZ Stocznia Wojenna utworzona została na majątku zakupionym ze środków Skarbu Państwa stanowiących dokapitalizowanie Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA w trybie art. 346 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, to znaczy ze względu na występowanie podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa. Ten tryb zakupu w stoczni determinuje obszar jej działalności, który powinien dotyczyć wyłącznie sektora obronności i bezpieczeństwa.

W świetle przedstawionej struktury własnościowej stoczni wchodzących w skład PGZ, rolą rządu, a szczególnie ministra obrony narodowej powinno być przede wszystkim stworzenie warunków budżetowych i formalno-prawnych do realizacji założonych celów stojących przed polskim przemysłem obronnym, w tym również stoczniami reali-

zującymi zadania obronne. W tym kontekście chciałbym zwrócić uwagę, że w minionych latach wprowadzono przepisy wspierające taką możliwość finansowania działalności w dziedzinie obronności i bezpieczeństwa państwa, w szczególności w 2017 r. znowelizowano ustawę z dnia 25 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w której przewidziano wzrost nakładów na finansowanie potrzeb obronnych z 2% PKB do 2,5% PKB już w 2030 r. Ponadto rząd polski udziela przedsiębiorcom krajowym niezbędnego wsparcia. Chciałbym dodatkowo zwrócić uwagę, że o stanie ekonomicznym stoczni nie decydują tylko nasze zamówienia, ale także sytuacja, która występuje obecnie na rynku. Europejskie i światowe analizy wskazują, że przez najbliższe 3 – 4 lata nie będzie ożywienia w tym sektorze.

Odnosząc się do PGZ Stoczni Wojennej, 2018 r. był pierwszym rokiem jej funkcjonowania w nowej strukturze własnościowej. Dlatego główny wysiłek skupiono na wznowieniu uprawnień do działalności w dziedzinie obronności oraz wszystkich pochodnych związanych z przejęciem stoczni od syndyka masy upadłościowej. Jeżeli chodzi o Stocznię Marynarki Wojennej, to kontynuowano budowę okrętu patrolowego ŚLĄZAK oraz remonty okrętów m.in. PIAST. Stocznia zawarła nowe umowy, które powinny zapewnić jej stabilny przychód w kolejnych latach. Dotyczą one remontów i napraw m.in. ORP CZERNICKI, ORP KOŚCIUSZKO i ORP ARCTOWSKI, a także udziału w budowie okrętów – czyli występuje jako część konsorcjum – RATOWNIK i KORMORAN.

Jeżeli chodzi o Stocznię Remontową „Nauta”, w związku z sytuacją ekonomiczną zarząd stoczni opracował program naprawczy na lata 2018 – 2020 przyjęty przez radę nadzorczą w marcu 2018 r., mający na celu restrukturyzację finansową oraz odzyskanie przez spółkę efektywności funkcjonowania. W wyniku podjętych działań dokonano w 2018 r. zbycia części majątku stoczni oraz odstąpiono od nierentownych budów statków. Te środki zostały przeznaczone w części na spłatę zobowiązań spółki.

Szanowna pani przewodnicząca, jako że szczegóły znają prezesi czy członkowie zarządów spółek oraz pan prezes Polskiej Grupy Zbrojeniowej, proszę o udzielenie im głosu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Prezes zarządu Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA Witold Słowik:

Witold Słowik – prezes Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Z uwagi na to, że pan minister już dość szczegółowo przedstawił sytuację zarówno w Stoczni Wojennej, jak i w Stoczni „Nauta”, tylko uzupełnię, że rzeczywiście Stocznia Wojenna jest dedykowana produkcji okrętów wojennych i tak wynika z umowy o finansowanie zakupu upadłej Stoczni Marynarki Wojennej. Aktualnie realizuje prace remontowe na wymienionych przez pana ministra okrętach.

W zeszłym roku, który był pierwszym rokiem jej działalności miała przychód 92,4 mln zł, wygenerowała stratę wynoszącą 26,6 mln zł. W chwili obecnej bazując na kontraktach już zawartych planowany przychód powinien wynieść ok. 210 mln zł, co w wersji optymistycznej zapewni mniej więcej rentowność na poziomie zero, przy czym, żeby ta stocznia mogła trwale funkcjonować potrzebuje zleceń o wartości ok. 300 mln zł rocznie. Taka wartość zapewni trwałą rentowność. Mamy nadzieję, że uda się podpisać kontrakty na nowe programy związane z rozwojem Marynarki Wojennej, czy w szczególności budowę nowych okrętów. Bez tych kontraktów w perspektywie wieloletniej Stoczni Wojennej będzie bardzo trudno funkcjonować.

Jeżeli chodzi o Stocznię „Nauta” – jak pan minister powiedział – ona jest zarządzana przez Fundusz Mars. PGZ jest większościowym uczestnikiem funduszu, inwestorem posiadającym większość certyfikatów inwestycyjnych, czyli jednostek uczestnictwa w funduszu. Fundusz jest zarządzany przez spółkę zależną od PGZ, czyli Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych. Natomiast zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, towarzystwo zarządzające funduszem ma daleko posuniętą autonomię w swoich działaniach. Podlega on – tak jak każdy fundusz – kontroli Komisji Nadzoru Finansowego. W związku z tym, jeśli chodzi o sytuację w Stoczni „Nauta”, może najlepiej będzie jak prezes Funduszu MARS, a właściwie prezes Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych pan Wójcicki przedstawi nam temat.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Prezes zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych SA Witold Wójcicki:

Pani przewodnicząca, szanowna Komisjo, Witold Wójcicki – MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych SA. Jak wspomniał pan prezes Słowik jako Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych zarządzamy Funduszem Inwestycyjnym Zamkniętym MARS, którego spółką portfelową jest Stocznia Remontowa „Nauta". Tak jak wspomniano, sytuacja finansowa stoczni jest trudna z uwagi na jej realia biznesowe.

Natomiast to, o czym chciałem powiedzieć – nie są prawdą publikacje prasowe, które zostały przekazane pod koniec ubiegłego tygodnia, że kontynuacja działalności stoczni jest zagrożona w jakikolwiek sposób. Sytuacja jest – jak wspomniałem – ciężka. Trwają prace – bo taki w publikacjach prasowych pojawił się artykuł – związane z badaniem sprawozdania finansowego spółki. Przedłużające się prace zaniepokoiły nas jako zarządzających funduszem. Jesteśmy w stałym kontakcie z audytorem. W ocenie audytora przedłużający się okres był związany z potrzebą oceny realizacji programu naprawczego, który spółka wdrożyła i który realizuje oraz drugi element charakterystyczny dla tego przedsiębiorstwa – złożoność i różnorodność kontraktów, które są wyceniane przez audytora. Według informacji, które powzięliśmy i które audytor przekazał, opinia o sprawozdaniu finansowym będzie przedstawiona do dnia 6 sierpnia.

Chciałbym zaakcentować, że te opinie są po pierwsze – nieprawdziwe, po drugie – niesprawdzone i są szkodliwe dla przedsiębiorstwa. O tej szkodliwości być może najlepiej będą mogli powiedzieć przedstawiciele przedsiębiorstwa. Trudna sytuacja przedsiębiorstwa wynika z faktu, że jego specyfiką biznesową są remonty. Poprzednie zarządy podjęły strategiczną decyzję przed 2015 r. dotyczącą tworzenia nowej linii biznesowej, jaką był biznes budowy nowych jednostek, który po wielu projektach okazał się pomysłem strategicznym chybionym. I pokłosie tych decyzji w wynikach finansowych tak naprawdę ciągnie się za spółką do dnia dzisiejszego.

Program naprawczy, który spółka przyjęła, który my oceniamy, zakładał – jak już tutaj wspomniano – redukcję zobowiązań finansowych, która nastąpiła poprzez sprzedaż zbędnych aktywów przedsiębiorstwa. I to z sukcesem zakończyło się. Zobowiązania finansowe spadły z poziomu 208 mln zł do 110 mln zł. To była jedna transakcja sprzedaży. Druga transakcja sprzedaży aktywa przeciąga się w jakiś sposób. Natomiast problem finansowy wynika głównie z faktu kompetencji spółki związanej z remontami i nie nabycia – tak jak to oceniały poprzednie zarządy – kompetencji związanej z budową jednostek.

Myślę, że jeżeli państwo pozwolicie, to wszystko, co z poziomu zarządzającego spółką portfelową mogę powiedzieć. Jeżeli będą pytania, pani przewodnicząca, to chętnie udzielę odpowiedzi. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę bardzo. Czy ze strony ministerstw to wszystko? Dobrze.

Wobec tego otwieram dyskusję.

Bardzo proszę, pan wiceprzewodniczący. Potem pan poseł Borowczak i pan poseł Marchewka.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, chciałem zadać pytanie – jaka jest sytuacja finansowa Stoczni „Gryfia", Stoczni Szczecińskiej i Stoczni „Nauta"? Bo uzyskałem kilka konkretnych informacji od pana prezesa, który mówił o Stoczni Marynarki Wojennej. Już wiem o stracie minus 26 mln zł. Natomiast od pani dyrektor, pani prezes – przepraszam nie miałem przyjemności – uzyskałem informację, że kondycja jest zadowalająca, wyniki nie są rewelacyjne, ścieżka wzrostu, trochę o przychodach. Natomiast zysk – strata, jak to było rok temu, dwa lata temu, jaka jest tendencja, jakie są koszty – nie uzyskałem żadnej informacji. A to są fundamentalne informacje, jeżeli mamy poważnie rozmawiać o sytuacji przemysłu stoczniowego.

Tak samo, jeżeli chodzi o „Nautę". Mogę zrozumieć, że sytuacja jest trudna, bo jest. Pełna zgoda, panie prezesie. Natomiast chciałem dowiedzieć się, jak trudna. Czy rze-

czywiście… Bo to, że nie ujawniacie tych informacji – ukrywacie przed opinią publiczną – powoduje cały szereg – być może – szumów informacyjnych w przestrzeni publicznej, które mogą szkodzić spółce. Wydaje mi się, że trzeba rzeczywistość brać na pierś, jesteśmy na posiedzeniu sejmowej komisji, czyli organu najbardziej właściwego do tego, żeby rozmawiać o kondycji sektora stoczniowego. Przypominam, że macie jeszcze inne spółki zależne od Skarbu Państwa – mniej czy bardziej pośrednio, chociażby wspominałem tutaj podmioty, które powstały w wyniku transformacji Stoczni Gdańskiej – ST3 itd., to również mieści się w zakresie informacji, o którą wnosiliśmy jako grupa posłów.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan poseł Borowczak.

Poseł Jerzy Borowczak (PO-KO):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, panie ministrze, nie będę mówił o Szczecinie, bo nie znam dokładnie, choć tam bywałem. Ale myślę, są ludzie ze Szczecina, będą mówili o „Gryfii", o Stoczni Szczecińskiej o ST3. Widzieliśmy to, byliśmy tam na posiedzeniu wyjazdowym Komisji. Skupię się na Stoczni Gdynia, właściwie „Nauta" w Gdyni, oddział w Gdańsku. Dużo zdrowia kosztowało mnie, aby ten wydział – że tak powiem – wymusić, żeby te dźwigi KONE potężne pochylnie, hale nie stały, od lat były puste. Udało się. Zbudowaliśmy tam ponad 40 jednostek.

I stąd moje pytanie, bo rozmawiając z częścią zarządu, z główną księgową – twierdzili, że są to dochodowe budowy. Bierzemy taką samą cenę, jak sąsiadująca stocznia, czyli Stocznia Remontowa. I nie powinno być na nich strat. Natomiast myślę, że wzięcie do nas, do stoczni wyrzuconych ludzi przez prezesa Soykę ze Stoczni Remontowej i to trzech – czterech na bardzo ważne funkcje w tej stoczni, doprowadziło do strat na nowych budowach. Jest pewnie tu pan prezes, to będzie mógł mi odpowiedzieć – jakie koszty ogólnozakładowe władowaliście – pan prezes nie był wtedy prezesem – ale poprzedni zarząd czy pan Latos – dobrze mówię – czy pan Juchniewicz – bo słyszałem, że to jest ok. 35%. Z taką lichwą, nikt by sobie nie poradził.

Pan dobrze wie, panie prezesie – obecny, czy pełniący obowiązki – że w poprzednim czasie w tej stoczni, gdzie budowaliśmy te 40 jednostek – i tu ukłon do pana ministra, bo na początku udało nam się zrobić od stępki po banderę, za naszych rządów ciężko byłoby mi takie gwarancje dla tego Szkota załatwić i myślałem, że to będzie nasz taki sztandarowy – że tak powiem – projekt, że będziemy mieli te gwarancje, że będziemy budować wreszcie od stępki po banderę, ale niestety nowa władza zwiększyła zatrudnienie umysłowych z 17 do 57 osób z średnią pensją powyżej 12 – 15 tys. zł. To kolosalne obciążenia dla tak niewielkiego zakładu, który był w Gdańsku.

Za 5 dni – mówił pan prezes – będzie audyt, byśmy wiedzieli dużo więcej. Ale jeżeli teraz zarząd podjął decyzję o likwidacji Zakładu Nowych Budów, to niech pan minister powie mi, jak to jest – do cholery jasnej – że nam się nie opłaci. Soyka – 8 tys. ludzi – opłaci mu się. Nam „Naucie" się nie opłaci, ale „Cristowi" to będzie się opłaciło. Nie wiem, ile płaciła „Nauta" „Synergii" za dzierżawę 6-7-hektarowego terenu, ale pan prezes na pewno odpowie mi na to pytanie. Ale jeśli „Crist" dzierżawi teraz to od „Nauty" i będzie płacił, nie wiem 400 tys. – taka oferta była Francuzów – 400 tys. – 500 tys. zł miesięcznie i jemu będzie opłaciło się to samo robić. Nie wiem, czy dostanie te kontrakty, bo Karstensen ucieka do Turcji ze swoimi statkami, które chciał dać nam. Tak? Nie wiem. Pan prezes odpowie mi na pytanie, czy zdążymy skończyć te statki. Wczoraj tam byłem. Specjalnie pojechałem. Tam już nie ma ludzi. Bo jak dowiedzieli się, że to się zamyka, to każdy kto w Boga wierzy ratuje się. Nie wiem, kim skończymy te statki. „Crist" – według mnie tego nie zajmie – bo tam ludzi nie ma. On już w Gdyni nie ma ludzi, a po drugie „Crist" jest kontrolowany przez państwo. Więc po co taka ucieczka?

A przecież tam był zespół ludzi, panie ministrze. Mówiłem do pana nieraz i do pana ministra Witkowskiego – bo chciałem w was mieć wsparcie – że tam jest taki zespół ludzi, iż mogliśmy te promy tam budować. Wiem, że „Nauta" nie była zainteresowana – bo rozmawiałem – budowaniem promów. Bo tam było wszystko, że można byłoby tam z dnia na dzień zacząć budować. Nie mówię wyposażyć. Można było je holować do Szcze-

cina i tam wyposażyć. Ale my mogliśmy budować te promy. Jak mówiłem, jeśli chodzi o Karstensena, ucieka do Turcji. Statki, które my mieliśmy budować… Jeśli były ceny wcześniej może za małe, to jest już ponad 3 lata, że można było te nowe kontrakty podpisać bardziej, że tak powiem i koszty przyciąć. I może udało się, panie ministrze w końcu. Bo pan wie, 150 m kontenerów z klimatyzacją zniknęło.

Nasz rząd, jak rządził też byli tacy cwaniacy, co chcieli sobie umieścić jednego dyrektorka, drugiego, trzeciego, tylko ja szedłem do siedzącego obok mnie Gawlika i mówiłem: jak ich jutro nie zabierzesz stamtąd, to idę do Tuska. Bo nie może być, że jest kilku gości, którzy biorą po 27 tys. zł, więcej jak prezes. A za waszych rządów tak było, więcej jak prezes, u nas też było, nie mówię, że nie. Ale ja to zwalczałem. Prosiłem „Solidarność" i innych, interweniujcie, bo obudzicie się z ręką w nocniku. Każdy robotnik musi na siebie zarobić, a dlaczego umysłowy ma sobie chodzić po stoczni i ją tylko zwiedzać.

Szkoda, że nie ma tego sprawozdania. Ale chciałbym zadać pytania panu prezesowi, bo myślę, że to sprawozdanie, które dostaliśmy, chyba jest już nieaktualne. Chciałbym zapytać, jaki jest poziom zobowiązań „Nauty"? Jesteśmy we własnym gronie, myślę, że to chyba nie wyjdzie, że gdzieś nasi przeciwnicy czy wrogowie nie dowiedzą się o tym. Tak?

Głos z sali:

Jest transmisja na żywo.

Poseł Jerzy Borowczak (PO-KO):

Ale jeśli to ma być w internecie, ma być opublikowane za 5 dni, to myślę, że nam niewiele to zmieni. Tak? Jakie są zobowiązania „Nauty" na koniec czerwca 2019 r.? Wobec kogo? Wobec jakich instytucji finansowych? Podwykonawców, spółek zależnych, pracowników czy też ZUS, czy VAT? Bo jeśli podajecie, że macie przychodu 137 mln zł za 2019 r., to chciałbym wiedzieć, jak ten zysk z tego przychodu jest dzielony? Czy to jest z działalności w Stoczni Gdynia, czy to jest z nowych budów, czy to jest z remontów, czy to jest z dzierżaw, czy podanej tutaj sprzedaży złomu? Bo wiem, że Taruta w Stoczni Gdańskiej miał tylko dochód ze sprzedaży złomu, bo jaki program miał – to tylko wyburzenie. Wyburzenie i na tym zarabiał.

Nie wiem, jakie zastrzeżenia ma audytor do sprawozdania za 2018 r. Nie chcę powtarzać – że tak powiem – za gazetami, może nie te gazety czytam, więc nie będę tego powtarzał.

O zysk już pytałem. Odnośnie sprzedaży „Synergii", próbowałem na jednym z posiedzeń Komisji mówić, że nam bardziej opłaciłoby się, żeby ten Francuz wydzierżawił naszą „Synergię". Chciał płacić 500 tys. zł miesięcznie. Nie potrzebne były mu do niczego pochylnie. Powiedział: możecie brać pochylnie, możecie dalej sobie robić statki. Stocznia Gdańsk miałaby co robić, paliłaby blachy, wielka hala 7,5 ha pod dachem, dalej moglibyśmy robić te statki. Były naciski, takie czy inne. Zmuszono, że jednak weźmie to „Crist". I nici z tego zadania. Teraz – nie wiem – „Nauta" chce to sprzedać. Na razie nie ma chętnych na „Synergię". Nie wiem, czy „Nauta" brała jakieś kredyty pod zastaw na „Synergię"? Czy ona jest w ogóle w sprzedaży? Czy na to jest założona jakaś hipoteka?

No, kurczę, naprawdę Francuzi byli optymalni. Są znani na całym świecie. Robią piękne jachty. Co miesiąc są jachty dla bogatych ludzi. Przyjeżdżają do Gdańska. Ostatnio przyjechał hiszpański tenisista, nie wspomnę nazwiska i zamówił piękny jacht za 30 mln dolarów. Potężny, pełnomorski. Myślę, że z tymi Francuzami powinniśmy…, tym bardziej, że on jest Polakiem, bo ma polskie obywatelstwo, żonę Polkę i dzieci. A słyszałem takie stwierdzenie – a co chcecie oddać stocznię w ręce francuskie? Po cóż takie pytania. Nie wiem, czy minister Błaszczak dzwonił do pana prezesa i pytał, jak to będzie tam wyglądało, bo pewnie się tym interesuje jako zwierzchnik Sił Zbrojnych RP. I pewnie to samo ze Stocznią Wojenną. Bo nie wiem, czy Ślązak już zakończył próby, czy jeszcze nie po 20 latach.

I w tym momencie chciałbym to powiedzieć – jestem starym związkowcem od Wolnych Związków Zawodowych, ale tyle lat nauczyło mnie jako związkowca, że co państwowe to złe. Co państwowe to złe. Ja bym tę stocznię, gdybym był premierem, prezydentem oddał prezesowi Soyce za złotówkę, tak jak macie ustawę, za złotówkę. On zatrudnia 8

tys. ludzi, Nikt do niego nigdy złotówki nie dołożył. Nigdy. Nigdy. Czy państwo czuliście, że tam był jakiś strajk? Albo, żeby załoga przyjeżdżała do pana ministra po dofinansowanie? Oddajmy mu Stocznię „Nautę" i on w 2 – 3 lata ją wyprowadzi. Państwo będzie miało podatki, a pan minister nie będzie miał problemów.

Już kończę. Przepraszam, być może za dużo mówię i za długo. Ale na posiedzeniach komisji rzadko kiedy się odzywam, bo uważam, że jeżeli jest minister, są ministrowie, to oni powinni…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, zawsze są ministrowie…

Poseł Jerzy Borowczak (PO-KO):

Nie konkuruję do tego, żeby ich zastąpić. Zawsze słucham, co mają do powiedzenia. Ale sytuacja, jeżeli chodzi o przemysł stoczniowy jest dzisiaj – jak panowie też podkreślali – nie najlepsza, a nawet zła. Nie musimy tego zwijać pod dywan. Musimy wziąć to na klatę.

Bo naprawdę obudzimy się, że nie będzie…Ci ludzie, ja np. ściągnąłem moich kolegów – których znam z Norwegii – do stoczni, bo nieźle tam zarabiali. Spawacz może i 5, i 6 tys. zł zarobić. I nie trzeba jechać do Norwegii. A jeszcze w ST3, gdzie są wysokiej klasy spawacze. Tylko, żebyśmy wytrwali jeszcze pół roku, żebyśmy uruchomili te wieże wiatrowe, panie ministrze. Bo liczymy na to, tylko żebyśmy przyśpieszyli. Bo jeśli tego nie uruchomimy, to zapomnijmy, że ST3 utrzyma się.

To pewnie na tyle. Myślę, że jeszcze później dopytam. Ale chciałbym, żeby pan prezes odpowiedział, chodzi o zobowiązania – wobec kogo, czy są instytucje. Bo wiem, przecież panie prezesie, żyję w Gdańsku i obracam się w tym stoczniowym świecie. Jestem zapraszany od wielu lat na spotkania budowniczych. Bardzo mnie to cieszy, bo jako związkowca budowniczowie zapraszają na spotkanie. To dla mnie honor. I dzielą się uwagami. Mówią co nie gra, co jest potrzebne, że to zaraz runie, że trzeba w porę zainterweniować. Nie wiem, ja tu proszę też związkowców, bo na posiedzeniach naszej komisji – pamiętam – zawsze was mobilizowałem i mówię: siedzi tutaj Gawlik i nie zakrywajcie twarzy, nie bójcie się prezesa, tylko mówcie, co leży na sercu. Pamiętajcie, że odpowiadacie za setki ludzi. I czy to Wojenna, w której byłem kilka razy, nie można na rozkaz budować statków. To się nie da. Proszę państwa, tego się nie da na rozkaz. To muszą być ludzie kompetentni.

Dziękuję, panie ministrze. Wie pan, że jestem po pańskiej stronie. Bardzo ładnie zaczęliśmy. Zrobiliśmy pierwszy statek od stępki po banderę. 40 jednostek. Liczę, że w nowym Zakładzie Budów będziemy budować, bo on jest do tego przygotowany. Nie posadzimy bratków na tych pochylniach. I naprawdę ten zespół już prawie rozleciał się. A był naprawdę wspaniały zespół, który potrafił robić te statki. Nawet pamiętam wodowaliśmy dwa jednego dnia, co w historii stoczni nigdy się nie zdarzyło. Nigdy. „Gdańska" zbudowała ponad 1100 jednostek, a tu udało się dwa jednego dnia zwodować. Piękne święto. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Ubolewam, że pana posła koledzy też nie posłuchali.

Bardzo proszę, pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO-KO):

Dziękuję. Pani przewodnicząca…

Poseł Jerzy Borowczak (PO-KO):

Muszę to powiedzieć. Pani przewodnicząca, pilnowałem przemysłu okrętowego i będę pilnował. Kiedy oddawaliśmy władzę i pani to słyszała…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, ja naprawdę…

Poseł Jerzy Borowczak (PO-KO):

…to byliśmy na drugim miejscu w Europie…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

…udzielę panu głosu.

Poseł Jerzy Borowczak (PO-KO):

…a piątym w świecie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Sam pan powiedział, że pana nie posłuchano. Mówię, że ubolewam. Dobrze. Jeżeli będzie pan chciał zabrać głos, na pewno panu go udzielę.

Bardzo proszę, pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO-KO):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, zostało poruszonych wiele kwestii. Chciałbym odnieść się do tych, które dotyczą Pomorza Zachodniego i przede wszystkim Szczecina i również Świnoujścia, dlatego, że na bieżąco przyglądam się tym sprawom jako parlamentarzysta z tego regionu. Chciałbym zapytać pana ministra o kilka ważnych kwestii dla naszego miasta i dla naszego regionu.

Panie ministrze, 762 dni – tyle czasu minęło od momentu, w którym był pan na pochylni w Szczecinie i pukał młotkiem w kawałek blachy zapowiadając budowę wielkiego promu. Miał być program Batory. Mam wrażenie, że wyszło sorry, Batory. Bo od 762 dni nic tam się nie dzieje. Nie wiem, kiedy pan ostatnio tam był. Ja byłem kilka tygodni temu. Dalej ten kawałek blachy nazywany stępką stoi, tak jak stał i nie dzieje się tam kompletnie nic.

Zapowiadał pan, że będą realizowane jakieś kolejne działania. Myślę, że to na pewno zbieg okoliczności, że przed samymi wyborami coś się dzieje. Przypomnę w 2018 r. miały rozpocząć się prace na pochylni, w 2019 r. – prom miał być zwodowany i w 2020 r. – przekazany armatorowi. Przez dwa lata od symbolicznego położenia stępki – tej uroczystości, która miała raczej charakter propagandowy – nie stało się zupełnie nic. Stąd moje pierwsze pytanie dotyczące właśnie budowy promu – jak idzie przygotowanie projektu? Bo to, że została położona stępka bez przygotowania projektu nie jest żadną tajemnicą, wszyscy to wiedzą. Czy projekt jest już gotowy? Jeśli tak, to przez kogo został opracowany?

Po drugie – czy została w końcu przedstawiona kalkulacja dotycząca kosztów budowy tego promu? Czy dalej ministerstwo i stocznia nie wiedzą w jakiej kwocie możemy obracać się, mówiąc o szacunkowych kosztach tej budowy?

I po trzecie – jak wygląda zdolność Stoczni „Gryfia", która ma to budować? Dlatego, że w tej chwili jesteśmy zapewniani przez ministerstwo o jakichś całkiem niezłych standingach i sytuacji finansowej, natomiast kiedy słyszymy przedstawicieli strony społecznej, to wiemy, że jest zupełnie inaczej. W jednym z listów, który zresztą był dostępny w mediach i można było go przeczytać, strona społeczna wskazywała, że majątek produkcyjny stoczni nie dość, że nie został poprawiony czy uzupełniony, to jeszcze jego stan zdecydowanie pogorszył się. Podczas posiedzenia jednej z komisji Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego padło takie ciekawe stwierdzenie również ze strony społecznej, że prędzej przeniesiony zostanie Pałac Kultury z Warszawy do Szczecina niż zostanie wybudowany prom. Warto, panie ministrze, żebyśmy poznali, jaka jest prawdziwa sytuacja. To, co jest przedstawiane przez ministerstwo w żaden sposób nie zgadza się z tym, co jest przedstawiane bezpośrednio przez ludzi, którzy tam pracują.

Więc pierwsza kwestia – jak wygląda harmonogram prac związanych z budową rzekomego promu i kiedy projekt zostanie rozpoczęty. Jeśli te terminy, o których była mowa zmieniły się, to na jakie? To jest kwestia dotycząca „Gryfii". Chciałbym jeszcze, żeby pan minister odniósł się do kwestii – która również była również przez stronę społeczną wielokrotnie poruszana – dotyczącą możliwości ewentualnego rozłączenia zakładów w Szczecinie i Świnoujściu. Jakie są plany ministerstwa w tym zakresie?

Jeśli chodzi o Stocznię Szczecińską, to myślę, że do tej pory największym sukcesem tego rządu w związku z prowadzeniem tego przedsiębiorstwa, jest zmiana nazwy ze Szczeciński Park Przemysłowy na Stocznię Szczecińską. To wam rzeczywiście udało się. Jeszcze kilka tygodni temu w Krajowym Rejestrze Sądowym nie było nawet wpisanej produkcji okrętowej, tylko główny przedmiot działalności stanowił wynajem nieruchomości, czyli powierzchni dla firm, które tam pracują. Stąd moje pierwsze pytanie

– jeśli była mowa o przychodach Stoczni Szczecińskiej, to chciałbym zapytać jaki procent przychodów stanowią przychody z wynajmu nieruchomości prywatnym firmom, a jaki procent stanowią przychody w związku z realizowaniem usług stoczniowych? Przy okazji chciałbym również zapytać pana ministra, jakie były prawdziwe powody odwołania poprzedniego prezesa. Przez kilka miesięcy przedsiębiorstwo nie miało kierownictwa, chciałbym zapytać, jaki był konkretny powód. Dlatego, że kiedy byliśmy na kontroli w przedsiębiorstwie nie było takich dokumentów, gdzie moglibyśmy się zapoznać, jaka była konkretna przyczyna.

I sprawa trzecia – bardzo istotna dla Szczecina i Pomorza Zachodniego, o której za dużo nie zostało powiedziane, a mianowicie kwestia przedsiębiorstwa ST3 Offshore. Nie możemy rozmawiać o tym przemyśle bez tego przedsiębiorstwa. Zdecydowany większościowy udziałowiec Skarbu Państwa Fundusz MARS podlegający pod PGZ – sytuacja bardzo zła, bardzo krytyczna, zresztą niedawno odbyło się spotkanie, jeśli pamiętam ok. 400 wierzycieli. Zatem można powiedzieć, że 400 firm prywatnych, które kooperowały z tym przedsiębiorstwem zostało wpędzonych w kłopoty finansowe. Nie słychać argumentów ze strony ministerstw dotyczących wyjścia z tej trudnej sytuacji, bo wiele osób, które pracują w tej firmie, a tam musi być utrzymywane zatrudnienie ok. 500 osób, żeby nie było konieczności zwracania funduszy europejskich…Widzimy duży znak zapytania nad przyszłością funkcjonowania tego przedsiębiorstwa. Chciałem zapytać, jakie plany ma Ministerstwo Obrony Narodowej, aby wyjść z tej bardzo krytycznej, złej obecnie sytuacji. To są trzy kwestie, które chciałem poruszyć. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę o odpowiedź panów ministrów.

Kto z panów jako pierwszy?

Bardzo proszę, pan minister Gróbarczyk.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Większość tematów, które zostały poruszone, jest podzielona. Większość była do nas kierowana w formie takich *statementów,* odezw, które przyjmuję z całą powagą, szczególnie dziękuję panu posłowi Borowczakowi za jego zaangażowanie w przemysł stoczniowy. Panie pośle, pewnie by do tego wszystkiego nie doszło, państwo nie musielibyście robić tego kadłubka w postaci „Synergii" przy „Naucie", gdyby nie zlikwidowana Stocznia Gdynia. Bo przecież to wszystko wcześniej miało ręce i nogi. „Nauta" – stocznia remontowa, Stocznia Gdynia – budowlana. W wyniku takich, a nie innych działań – niestety – państwa rządu doprowadzono do takiej sytuacji, że pan chciał odbudowywać tę stocznię, a sytuacja wygląda tak, że w żaden sposób Stoczni Remontowej nie spina się tworzenie takiego rozwiązania, czyli stworzenie elementu budowlanego.

Całym sercem jestem za tym, żeby tamta budowa trwała, ale ze względu na to, że pomoc publiczna nie jest dopuszczona – i na tej podstawie niestety państwo zlikwidowaliście tę stocznię – nie możemy tutaj w żaden sposób włączyć publicznych pieniędzy, które nie będą w sposób rynkowy przekazane do stoczni, aby te budowy, ten element funkcjonowania stoczni mógł działać. Dodatkowym złym elementem jest to, że stocznie mają przecież ogromne straty z lat ubiegłych, których też nie można wymazać, natychmiast stalibyśmy się stroną zarzutów Komisji Europejskiej o niedozwoloną pomoc publiczną. W związku z tym cały ten obszar działalności stoczniowej trójmiejskiej musi być rozwiązany w oparciu o te podmioty, które funkcjonują na rynku, tak jak udało się zminimalizować stratę Stoczni „Nauta", dzisiaj zarząd widzi – wydaje mi się i tu poprosiłbym po prostu o stanowisko zarządu – że jedynym rozwiązaniem sensowym dzisiaj na utrzymanie czy przywrócenie stabilności „Nauty" jest odejście od „Synergii". Natomiast czy długofalowo taka polityka musi być prowadzona, trudno powiedzieć w tej sytuacji. Dzisiaj mamy duży *boom* na remonty statków i koniec roku będzie bardzo dobry dla stoczni remontowych. Niekoniecznie ta tendencja może zostać utrzymana, ale widzimy, że i BDI bardzo ładnie w tym momencie funkcjonuje, więc to wszystko wróży, że stocznie remontowe będą pod przysłowiowy korek zapchane do końca tego roku i pewnie pierwszy i drugi kwartał przyszłego roku – przeciągając tę koniunkturę – będzie również dobry.

Natomiast jeżeli chodzi o stocznie produkcyjne, sytuacja jest bardzo trudna ze względu na tak dużą konkurencję. W tym momencie pojawił się duży ośrodek stoczniowy – już funkcjonujący – turecki, który dumpinguje ceny. W związku z tym, że cierpimy przecież na chroniczny brak specjalistów i podejrzewam, że nie z tego powodu pojawiają się umysłowi. Bo przecież polityka jest jednoznaczna, tak jak została wprowadzona w stoczniach szczecińskich – program dobrowolnych odejść, żeby zrównoważyć białe do niebieskich kołnierzyków, które wiemy, że różnie to bywało – nie wprowadza przecież nikogo dodatkowego w ramach administracji. Ale przede wszystkim brakuje nam tutaj osób organizujących produkcję i projektantów, zresztą to jest główny powód opóźnień w zakresie budowy promu. Bo to przecież projektant ma ogromne problemy właśnie z dotrzymaniem terminu realizacji. Natomiast nic nie stoi na przeszkodzie i za 2 tygodnie przedstawimy państwu koncepcję realizacji budowy promu w oparciu o program Batory z użyciem stoczni trójmiejskich. Przecież to zrozumiałe, że tak duży projekt, a zakładamy, że w finalnym rozwiązaniu będzie to ok. 10 promów, wszystkie będą musiały być zaangażowane w realizację.

Natomiast dla nas jest priorytetem, aby na tej podstawie odbudować aktywa szczecińskie, aktywa Pomorza Zachodniego. Bo panie pośle Marchewka, to nie my wykreśliliśmy z PKD działalności stoczniowej, tylko pański rząd to zrobił, likwidując przemysł stoczniowy w Szczecinie. Zatem nic innego nie robimy, tylko chcemy to odbudować, a w związku z tym, że również państwo macie duży udział w przekazywaniu informacji do Brukseli, nie pozwolimy sobie, aby te pieniądze, które trafiają do stoczni, trafiły w sposób, który później zostałby zakwestionowany przez Komisję Europejską. Stąd, dlatego to nam tak się ślimaczy.

Z drugiej strony – proszę zwrócić uwagę, że poprzez bardzo konkretne działania my dzisiaj mamy w Stoczni „Gryfia" stabilną sytuację, nie dobrą, lecz stabilną sytuację. Oczywiście, Stocznia Szczecińska – którą obecnie zarządza pan prezes Popowicz, a stary zarząd dokończył swoją strategię, do której był przypisany – rozpoczęła nowy okres w funkcjonowaniu stoczni, a to jest powrót do produkcji. Proszę zwrócić uwagę, że na razie stocznia żyje z wynajmu, bo przecież państwo nazwaliście to jednoznacznie – tereny postoczniowe. Nic tam nie miało być, biedronki, te rzeczy, deweloperka. My zdecydowaliśmy, że tam będzie stocznia.

W związku z tym krok po kroku będziemy to odbudowywać i nie na zasadzie, jak pan mówi, sorry, Batory. Bo to projekt, który musi mieć podstawy. To jedyna szansa, żebyśmy na bazie tego projektu, odbudowali rentownie stocznie z produktem. Jest tutaj państwa ekspert, który nazywa te stocznie – „w stodołach chcą budować", ale przecież stodoły zastaliśmy. Te stodoły trzeba odbudować na zasadzie właśnie tego zamortyzowanego majątku, infrastruktury. Wiemy, jak wyglądają doki, ale jak ma stocznia sama odbudować ten majątek, zakupić doki, jak oni do tej pory nie mieli na pensje. Teraz ta sytuacja zaczyna się rozwijać w sposób stabilny, ale jeszcze niedobry, przecież wiemy, że niedobry. Dlatego też te promy są jedyną szansą ku temu, abyśmy mieli produkt przyszłościowy i żeby wszystkie stocznie na tej podstawie mogły funkcjonować i na zasadzie kooperacji realizować zlecenia dla naszych armatorów. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Ministerstwo Obrony Narodowej, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MON Marek Łapiński:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni panowie posłowie, szanowni państwo, pan minister Gróbarczyk ogólnie nakreślił kierunki, ja chciałbym przypomnieć, że minister obrony narodowej ma szczególną pozycję i tak naprawdę to Polska Grupa Zbrojeniowa jest właścicielem tych dwóch stoczni. Jeżeli chodzi o nasze podejście jako Ministerstwa Obrony Narodowej jest ono takie, bo to nie tylko stocznie, a to jest kilkadziesiąt zakładów Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Każdy uważa, że budżet MON jest ogromny. Ale budżet MON to przede wszystkim nasze wydatki i tak naprawdę na modernizację nie zostaje tak dużo. Dlatego też staramy się wprowadzać w naszej polityce takie działania, by każdy z zakładów, w tym też stocznia miała produkt, który można eksportować.

Bo budżet Ministerstwa Obrony Narodowej nie wyleczy tej sytuacji, nie kupi od wszystkich wszystkiego, co produkują. Te zakłady muszą działać na zasadach rynkowych.

Jeżeli chodzi, tutaj faktycznie konkretnych pytań nie było…

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Było bardzo konkretne pytanie o sytuację finansową stoczni. Wymieniałem których.

Sekretarz stanu w MON Marek Łapiński:

Konkretne pytanie o sytuację finansową Stoczni „Nauta", poproszę by na ten temat wypowiedział się przedstawiciel stoczni. Natomiast, jeżeli chodzi o oddawanie stoczni za złotówkę, to raczej to nie mieści się w programie tego rządu. Oczywiście, jak najbardziej zgadzamy się, że przemysł stoczniowy powinien być w jednych rękach, jeżeli chodzi o dział gospodarki morskiej, ale oczywiście to też musi uwzględniać zasady rynkowe. Nie możemy tego sprzedać za złotówkę, bo są to konkretne pozycje finansowe.

Jeżeli można, pani przewodnicząca poprosiłbym o konkretne przedstawienie…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Kto z państwa będzie przedstawiał? Bardzo proszę przedstawić się.

Wiceprezes zarządu Stoczni Remontowej „Nauta" SA, p. o. prezesa zarządu Adam Potrykus:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Adam Potrykus – wiceprezes zarządu Stoczni „Nauta", obecnie pełniący obowiązki prezesa zarządu. Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, postaram się pokrótce odpowiadając na wszystkie pytania, które zostały zadane głównie przez posła Borowczaka, ale również przez innych członków Komisji, przedstawić również sytuację stoczni.

Stocznia „Nauta" jest podmiotem o ugruntowanej pozycji na rynku stoczniowym, posiada ponad 90-letnią tradycję, w tym roku będziemy obchodzić jubileusz 93-lecia. Ma doświadczenie zarówno na rynku remontów, jak i budowy statków. Warto zaznaczyć, że w latach 2000 – 2001 ówczesne zarządy odstąpiły od segmentu nowej budowy z tego względu, że ten segment był nierentowny. Obecnie stocznia ma swoją siedzibę i prowadzi działalność w segmencie remontów i przebudów, głównie na terenie zakupionym od zarządcy kompensacji Stoczni Gdynia. To jest teren przy ul. Czechosłowackiej 3, gdzie w ostatnich kilku latach dokonaliśmy relokacji naszej działalności. Praktycznie od momentu podjęcia decyzji o zmianie lokalizacji, czyli o zakupie terenu po byłej Stoczni Gdynia, stocznia ma problemy finansowe.

Dlaczego? Zgodnie z planem opracowanym jeszcze w ubiegłej dekadzie, stocznia w celu uzyskania finansowania na zakup terenów po byłej Stoczni Gdynia, dokonała emisji obligacji, które zostały objęte przez ARP. Spłata tych obligacji według planu – który jak powiedziałem, pojawił się jeszcze w ubiegłej dekadzie – miała nastąpić po dokonaniu sprzedaży terenów przy ul. Waszyngtona, w ciągu 2 lat od ich emisji. Czyli było to planowane na rok 2012, 2013. Faktycznie transakcji sprzedaży dokonano w 2018 r. Wówczas faktycznie dług obligacyjny został spłacony do instytucji finansujących. Czyli mamy tutaj ok. 6 lat opóźnienia, w związku z tym stocznia poniosła koszt odsetek w wysokości kilkudziesięciu milionów złotych, które zapłaciła instytucjom finansującym.

W 2013 r. główny akcjonariusz spółki podjął decyzję, w wyniku której dokonano podniesienia kapitału spółki poprzez wniesienie udziałów w spółce „Synergia" do Stoczni „Nauta". „Synergia" – jak wiemy – jest to spółka, która posiada infrastrukturę po byłej Stoczni Gdańsk w Gdańsku przy ul. Doki 1. „Nauta" faktycznie do chwili obecnej prowadzi działalność związaną z budową statków na tym terenie, pomimo tego, że od 1 lipca zgodnie z umową podpisaną pomiędzy „Synergią" 99 a firmą „Crist", stopniowo firma „Crist" będzie wchodziła na te tereny, natomiast Stocznia „Nauta" oczywiście musi zakończyć tam swoją działalność. Mamy tam w tej chwili do zakończenia jeszcze dwie nowe budowle dla – jak pan powiedział – duńskiego klienta.

Dlaczego akcjonariusz wniósł „Synergię" do spółki? Jakie były wówczas plany długoterminowe? Stocznia miała – wspomnianą przeze mnie wcześniej – zaprzestaną działalność w segmencie nowych budów w 2001 r., miała odzyskiwać kompetencje budując oczywiście w pierwszej kolejności kadłuby, częściowo wyposażone. Natomiast celem

nadrzędnym był następujący: stocznia miała stać się jednym z głównych wykonawców budowy okrętów wojennych w ramach programu modernizacji technicznej Sił Zbrojnych, tj. zwalczania zagrożeń na morzu. Jak wiemy, do tych zamówień nie doszło. Od 2012 r. stocznia prowadząc działalność w segmencie nowych budów poniosła wielomilionowe straty. W związku z tym zarząd spółki zdecydował się na wygaszenie tego segmentu. Tę decyzję podjęliśmy w ubiegłym roku na wiosnę i realizujemy ją do chwili obecnej. Na moment podjęcia tej decyzji do zakończenia było 17 statków, w tej chwili ma 2 statki w Zakładzie Nowych Budów. Natomiast jeszcze dwie jednostki są realizowane obecnie na terenach przy ul. Czechosłowackiej 3.

Jak wspomniałem, decyzja ta była elementem planu naprawczego. Jeśli chodzi o pozostałe elementy tego planu naprawczego, to jest dokończenie procesu relokacji stoczni na tereny przy ul. Czechosłowackiej, czyli z Waszyngtona na Czechosłowacką i docelowe zbycie terenów przy ul. Waszyngtona. To miało miejsce w 2018 r. Dzięki temu udało nam się spłacić instytucje finansujące oraz częściowo spłacić naszych dostawców usług i materiałów. Kolejnym elementem tego programu było utrzymywanie i rozwój kompetencji w obszarze remontów i konwersji na rynku cywilnym, jak i wojskowym oraz – wspomniane już – zakończenie wszystkich nowych budów w segmencie budowy statków.

Warto zwrócić uwagę, że plan naprawczy przygotowany w ubiegłym roku jest przygotowany na trzy lata. W tej chwili jesteśmy po roku jego realizacji. Udało nam się zrealizować go częściowo, o czym wspominałem wcześniej. Natomiast jego efektem ma być przywrócenie długotrwałej rentowności spółki. I to dopiero zostanie osiągnięte według planu w 2020 r., czyli w przyszłym roku.

Jeśli chodzi o to, co powiedział pan poseł Borowczak, czyli zatrudnianie osób, nie chciałbym wypowiadać się na temat osób zatrudnianych przez moich poprzedników. Nie chcę oceniać ich kompetencji. Natomiast faktem jest, że w 2018 r. i 2019 r. większość z tych pracowników w związku z wygaszaniem tego segmentu opuściła stocznię, częściowo przechodząc do firmy Stocznia Wojenna, która przejmuje kompetencje związane z nową budową, a częściowo ci fachowcy przeszli do spółki „Crist", która – jak już wspomnieliśmy – przejmuje nasz Zakład Nowych Budów.

Dlaczego firma „Crist", a nie kontrahent francuski? M.in. z tego powodu, żeby utrzymać miejsca pracy i utrzymać działalność związaną z budową jednostek pływających, która – mam taką nadzieję – jest w tej chwili bardzo kluczowa dla naszego kraju. Firma „Crist", która w tej chwili stopniowo – jak powiedziałem – przejmuje tamte tereny, zatrudnia wszystkich pracowników do realizacji zleceń, które prowadzi dla nowych kontrahentów z całego świata.

Chciałbym też powiedzieć, że realizując plan naprawczy, kończąc tę działalność w segmencie nowych budów, udało nam się w ubiegłym roku zrealizować m.in. budowę statku dla kontrahenta szkockiego. Jest to też wspomniana przez pana posła Borowczaka jednostka typu sejner o nazwie Ocean Star, która w momencie przekazania była największym trawlerem pelagicznym w stoczni i była też określana przez osoby zainteresowane i osoby znające się na tych kwestiach jako najefektywniejsza jednostka w swojej klasie na świecie. Była to bardzo skomplikowana budowa, zakończona, jeśli chodzi o kwestie techniczne, uważam z dużym sukcesem dla naszych inżynierów i dla naszych pracowników. Jednakże była to jednostka, na której niestety nie uzyskaliśmy dodatniej rentowności. Zgadzam się z panem posłem, też jestem inżynierem i chciałbym budować statki, ale będąc jeszcze w zarządzie spółki pozostaje ten ważniejszy element, czyli trzeba wykonywać produkcję w sposób rentowny, a to nam się niestety nie udało.

Ponadto chcielibyśmy też – tu informując oczywiście o naszej sytuacji bieżącej – powiedzieć, że generalnie sytuacja jest trudna. Jak wspomniałem ta trudna sytuacja ma miejsce już od 2011 r. Oczywiście, stocznia zadłużając się w celu zakupu terenów po Stoczni Gdynia, emitując obligacje, jej standing finansowy znaczenie spadł. W związku z tym wejście w nowe budowy generalnie pogorszyło tę sytuację. Na przestrzeni ostatnich 2-3 lat stocznia nie była w stanie wygenerować na segmentach rentownych, czyli segmencie remontów cywilnych i segmencie remontów wojskowych takiej marży, która byłaby w stanie pokryć ujemną rentowność na segmencie nowych budów.

Wspomniał pan o stoczniach prywatnych i pytał, dlaczego opłaca się innym, dlaczego nie opłaca się nam. Nie chciałbym wypowiadać się na temat innych spółek, natomiast według naszych informacji produkt, który głównie wykonywaliśmy na terenie przy ul. Doki 1, czyli na terenie „Synergii", czyli częściowo wyposażone kadłuby również nie są opłacalne dla naszej konkurencji, czyli dla spółek z holdingu remontowych. Tyle, jeśli chodzi o kwestię związaną z „Synergią".

Jeśli chodzi o kwestie, które poruszył pan poseł, związane z naszymi zobowiązaniami handlowymi i naszym sprawozdaniem finansowym, to faktem jest, że generalnie sprawozdanie finansowe, termin jego zakończenia, który powinien upłynąć w miesiącu czerwcu, nie został dotrzymany, ale wynika to – ze wspomnianej – trudnej sytuacji spółki. Audytor, który bardziej dogłębnie bada spółkę, wszystkie jej aspekty związane z kontynuacją działalności…Według ostatnich informacji, które mamy od audytora – jak już wspomniał pan prezes Funduszu Mars – sprawozdanie to zostanie zakończone 5 sierpnia. To sprawozdanie jednostkowe, sprawozdanie skonsolidowane nastąpi w terminie ok. dwóch tygodni po nim. Wówczas walne zgromadzenie akcjonariuszy będzie mogło zaakceptować to sprawozdanie. Wtedy wszystkie dane, które państwa interesują, mam nadzieję, będziecie państwo mogli odczytać w ogólnodostępnym KRS czy też za pomocą e-KRS. Oczywiście spółka w związku z tym, że audyt przedłuża się i opinia biegłego nie została jeszcze wydana, udostępniła i opublikowała wstępne sprawozdanie finansowe w KRS, które również jest dostępne w tej chwili, ale oczywiście to jeszcze nie było przedmiotem…znaczy jest przedmiotem ciągłego badania przez biegłego audytora.

Korzystając z głosu, chciałbym na koniec bardzo podziękować za zainteresowanie i oczywiście możliwość uczestnictwa w posiedzeniu Komisji. Jednak chcielibyśmy zaapelować do wszystkich, żeby informacji, które ostatnio pojawiły się w prasie – które zawierają szereg nieprawdziwych informacji i które negatywnie wpływają na wizerunek stoczni w stosunku do klientów, w stosunku do naszych kooperantów, jak również naszych pracowników – po prostu nie rozpowszechniać. Spółka w tej chwili zwróciła się do wydawcy o zamieszczenie sprostowania, czyli ta sprawa jeszcze jest w toku. Natomiast jeśli chodzi o badanie sprawozdania finansowego, to – jak wspominałem wcześniej – jest ono na ukończeniu, czyli prawdopodobnie opinia biegłego ukaże się 5 sierpnia. Wówczas będziemy mogli, czy zapoznać się z tymi publikacjami, czy też ponownie spotkać się, żeby omówić te kwestie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pani dyrektor chciała zabrać głos?

Dyrektor departamentu w MGMiŻŚ Maria Skubniewska:

Pan poseł był łaskaw postawić mi zarzut, którego nie bardzo rozumiem. Zarzucił mi, że te dane nie wskazują, że sytuacja obu stoczni szczecińskich – mówię tylko o tych dwóch z grupy kapitałowej – nie zdąża w dobrym kierunku. Jeżeli przychody z roku na rok są coraz wyższe w jednym i drugim przedsiębiorstwie, jeżeli z poziomu straty Stoczni „Gryfii" idziemy na zysk w 2018 r., to chyba to jest ścieżka wzrostu.

Ale, panie pośle, podawałam dane. Stocznia „Gryfia" 148 mln zł przychodów w 2017 r. 155 mln zł w 2018 r. Zysk, czyli wynik finansowy w 2017 r. – 7,2 mln zł strata, w 2018 r. – 1,4 mln zł – zysk. Stocznia Szczecińska – 2017 r. – 27 mln zł przychodów, 2018 r. – 39 mln zł przychodów…

Głos z sali:

Ale jaka jest struktura tych przychodów?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale bardzo prosiłabym, panowie posłowie, udzielę głosu.

Dyrektor departamentu w MGMiŻŚ Maria Skubniewska:

To pytanie proszę zadać zarządowi stoczni. Za chwilę pan prezes na nie odpowie, z czego ta struktura wynika.

Chciałabym jeszcze powiedzieć, że Stocznia Szczecińska ma przychody za pół roku na poziomie 30 mln zł. Nie chciałabym tego komentować, że ten wzrost będzie taki stały

cały czas, bo to może być…Nikt nie porównuje poziomu wyników półrocznych z wynikami rocznymi. To chyba wszyscy się z tym zgodzą. Bo jest jakiś poziom polityki finansowej prowadzonej przez przedsiębiorstwo oraz tego, co się w spółkach dzieje, I to z tego wynika.

Myślę, że moje stwierdzenie, że jest to ścieżka wzrostowa jest uprawnione, panie pośle. To, że powiedziałam szczerze, że w Stoczni „Gryfia" jest na półrocze strata, to to jest strata narastająco, ale za to miesięcznie idzie, że tak powiem, wszystko też w dobrym kierunku, ponieważ Stocznia „Gryfia" ma za czerwiec przychody netto w wysokości 17 mln zł, zysk na poziomie 2 mln zł. Całoroczne wyniki będą dopiero ostatecznym pokazaniem tego, co dzieje się w tej spółce.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

W tej chwili pan poseł Smoliński, potem pan poseł Borowczak, pan poseł Szałabawka i pan poseł Aziewicz.

Pan poseł Smoliński, bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, szanowni goście, Wysoka Komisjo, pan minister Gróbarczyk zaczął trochę mówić, ale myślę, że należy więcej przypomnieć o pewnej historii i etapach rozwoju, i nieprawidłowości, które były w polskim przemyśle okrętowym i w stoczniach morskich. Zaczęło się to już w 2004 r., kiedy popełniliśmy błąd wchodząc do Unii Europejskiej, nie negocjując żadnego okresu przejściowego w sytuacji, kiedy byliśmy w okresie pomocy publicznej w rozumieniu Unii Europejskiej. I wkroczyliśmy od razu w przepisy, które nam tego zabraniały.

Następnie proszę państwa, wystarczy przypomnieć raport Najwyższej Izby Kontroli z lipca 2011 r., niestety upubliczniony dopiero po wyborach w 2011 r., w listopadzie, który jednoznacznie stwierdził, że po stronie rządu było wiele nieprawidłowości w zakresie procesu sprzedaży Stoczni Gdynia i Stoczni Szczecińskiej. Znamy *casus* słynnego katarskiego inwestora. Najwyższa Izba Kontroli bardzo negatywnie oceniła cały proces. Wydano wówczas ok. 700 mln zł dla pracowników, z czego na wówczas 9 tys. pracowników stoczni, ok. 3 tys. znalazło pracę, część tylko czasową.

To wszystko nawarstwiało się i spowodowało tę sytuację, w której w tej chwili jesteśmy. Ówczesny proces prywatyzacji i nieprawidłowości, które wokół tego były nie pozostają bez skutku na sytuację w jakiej teraz znajdujemy się. To też trzeba brać pod uwagę. Pan minister o tym wspomniał. Ale myślę, że wystarczy przeczytać raporty Najwyższej Izby Kontroli, które dotyczyły tego okresu, to wówczas zrozumiemy całe problemy, przed którymi stoi polski przemysł stoczniowy, morski i z którymi się boryka.

Panowie prezesi wiele mówili o starych długach, o nieprawidłowościach. Tego nie da się, nawet przy ogromnym zaangażowaniu Skarbu Państwa, jednak jesteśmy w pewnych rygorach gospodarki rynkowej, tutaj Komisja Europejska bezwzględnie przestrzega, mieliśmy ogromną pomoc publiczną w tym zakresie zrealizowaną zgodnie z ustawą kompensacyjną. Ona się okazała wówczas całkowicie nieskuteczna, niezgodna z założeniami, które były i w ogóle nie poprawiło to sytuacji naszych stoczni morskich, a nawet sytuacja się pogorszyła.

Stocznie, o których mówimy, stan własnościowy jest taki jaki jest. Jak pan minister z MON mówił, nie da się tego w sposób łatwy usystematyzować, bo znowu jesteśmy pod rygorami pomocy publicznej. Cały czas to nam grozi. Dlatego mamy tyle tych problemów.

Koledzy z opozycji teraz trochę się uderzcie w piersi. Pamiętacie, jak byliście i rządziliście, co zrobiliście. Kolega Borowczak sam mówi, że prosił swoich kolegów, żeby pewne rzeczy robili, nie zrobiono tego wówczas. Nie zrobiliście. Teraz próbujemy to robić – lepiej, gorzej, ale jednak idziemy do przodu. Zaczynają pokazywać się pozytywne wskaźniki w tym zakresie. To też trzeba docenić. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan poseł Szałabawka.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Pani przewodnicząca, panie ministrze, jak zaczynamy słuchać, jakie zyski przynosi z roku na rok, odwołując się do Stoczni Szczecińskiej, to… Znaczy dziwię się, że opozycja szczecińska w ogóle na ten temat rozmawia. Widzę, że jest tutaj poseł, który w poprzednim rządzie Platformy Obywatelskiej i PSL nie był, bo był wtedy radnym, dlatego jest tutaj i dlatego pozwala sobie na wypowiadanie takich słów.

Ale prawda jest taka, że moglibyśmy wtedy zadać pytanie – jakie inwestycje zostały poczynione np. na terenie Stoczni Szczecińskiej, która w tej chwili można powiedzieć, że ma przywrócony ciąg produkcyjny, a była zdemolowana. Wcześniejsze kwoty, które były uzyskiwane, były uzyskiwane najczęściej z rozbierania i niszczenia stoczni, złomowania, już nie chcę tych słów używać, ale złomowania Stoczni Szczecińskiej, więc jakie kwoty zostały finansowe wdrożone, żeby ta stocznia mogła funkcjonować z powrotem na dobrym poziomie? Dlatego dyskusja i rozmawianie jakie, czy za małe, że jeszcze za małe zyski, ze strony kolegi z opozycji uważam za niezasadne. Można być opozycją, ale gospodarka morska i odbudowa gospodarki morskiej powinna być priorytetem wszystkich, nawet opozycji, kolego Marchewka. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan poseł Borowczak.

Poseł Jerzy Borowczak (PO-KO):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, panie ministrze, pan stąpa po cienkim lodzie. Jeśli chodzi o ten zaorany nasz przemysł okrętowy, chcę panu przytoczyć za 2015 r. tygodnik czy – przepraszam – miesięcznik morski – Polska pod względem produkcji okrętowej drugie miejsce w Europie, piąte w świecie. Przecież w Szczecinie dalej buduje się sekcje, tylko nie budują tego państwowe firmy. W Gdańsku – Stocznia „Wisła”, Stocznia „Cenal”, Stocznia „Alkor”, Stocznia „Safe”. To się buduje panie ministrze. To są fakty.

I teraz Stocznia Gdynia, przecież kiedy zakupił to „Crist”, to jakie piękne widziałem nawet w waszych projektach na jednej z konferencji – widary, układanie kabli, najwyższa technologia europejska. W Stoczni Gdynia spółki biły się o każdy kawałek placu. Gafako, Vistal, nowe technologie. Tam nie było miejsca, żeby postawić sekcję. Wszystko było zajęte, panie ministrze.

Sprawa Stoczni Gdańskiej, pan minister pamięta, kto sprzedał Stocznię Gdańską, kiedy miała 3,5 tys. ludzi? Andrzej Jaworski. A wcześniej czym zajmował się? Pan minister wie. A jak sprzedał? Poprzez podniesienie kapitału, oligarsze ukraińskiemu panu Tarucie, któremu_byłem od początku przeciwny. Sprzedał tak – podniesienie udziałów. Taruta jednego dnia podniósł udziały do 50% – 60%, na drugi dzień wywalił Jaworskiego z roboty. A pieniądze, gdzie poszły? Do spółki na Cypr. Czy Taruta coś zainwestował w tej stoczni? A Jaworski zakontraktował statek, który stał 6 lat na pochylni. Takie same kompetencje miał Kazimierz Smoliński – prezes Stoczni Gdynia. Takie same. A zawsze w stoczni było tak, że to ze stoczni ktoś wychodził.

Wierzę w pana prezesa Stoczni „Nauta”, bo to jest człowiek, który wie jak się robi stocznię. On od początku powinien być prezesem, a nie ściągać ludzi, którzy są wyrzuceni przez Soykę na zbity pysk, bo mu narobili strat. Myślałem, że to jest – nie wiem – jakaś prowokacja – Juchniewicz – prezesem Stoczni Nauta? Czy pan Kędzierski, czy pan Piotrowski? W stoczni my się znamy. Wiemy, czy ktoś umie coś zrobić, czy nie umie czegoś zrobić. Ale żebym się jakoś nie zapędzał, bo chciałbym, żeby związkowcy coś powiedzieli, bo oni są najbardziej wiarygodni, więc na tym zakończę. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Ja krótko w kontekście tego, co mówiła pani dyrektor i w kłopocie we wzajemnym komunikowaniu się. Notowałem sobie te liczby, które wcześniej były przez panią dyrektor przedstawione. Nie zanotowałem strat, zysków. Czy tak wielkim problemem dla ministerstwa, za którym stoi potężne zaplecze, nawet w postaci spółek, było przekazanie

danych nam dzień wcześniej, żebyśmy mogli się z nimi zapoznać i żeby każdy miał przed sobą te konkretne liczby? Wtedy moglibyśmy poważnie o nich rozmawiać, również o ich strukturze. Czy to jest taki kłopot? Czy państwo to złośliwie robicie?

Pan minister Gróbarczyk na początku posiedzenia Komisji zaproponował, że przekaże mi wszystkie informacje po posiedzeniu? Jaki to ma sens? Spotykamy się po to, żeby rozmawiać. Naszym obowiązkiem jest przygotować się do posiedzenia Komisji, a państwa obowiązkiem jest dostarczenie nam stosownych materiałów.

Pan poseł Smoliński uważa, że trzeba bić się w piersi. Jest za co, panie pośle. Pamiętam lata 2005 – 2007. W stenogramach sejmowych są moje apele do rządu PiS, żeby pilnie zajął się rozmowami z Komisją Europejską, bo wtedy rozgrywały się kwestie pomocy publicznej. Pan wtedy rzeczywiście pełnił funkcję prezesa Stoczni Gdynia. I o ile pamięć mnie nie myli, tak się tą stocznią pan zajmował, że w 2006 r. kandydował pan na prezydenta Tczewa. I pan teraz mówi o biciu się w piersi?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan poseł Marchewska.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO-KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Chciałem odpowiedzieć panu posłowi Szałabawce ze Szczecina – nikt z nas nigdy nie podważał tego, że gospodarka morska ma rozwijać się. Trzymamy kciuki za wszystkie przedsiębiorstwa, które funkcjonują na terenie Stoczni Szczecińskiej – ponad 50 prywatnych podmiotów.

Natomiast jeśli chodzi o inwestycje, chcę tylko pokazać, że zapowiadania – w cudzysłowie – „odbudowa" to raczej zmiana nazwy, bo jakie inwestycje zostały przeprowadzone? Przypomnę panu, że w 2015 r., kiedy działalność już całkiem sprawnie prowadził Szczeciński Park Przemysłowy, zrealizowano wówczas inwestycje za prawie 15 mln zł, które służyły lokalnym firmom. Po pierwsze – rozbudowa bocznic kolejowych, 1,5 km torów i 8 rozjazdów, wyposażenie Centrum Obróbki Stali i przebudowa budynku dla potrzeb pracowników pracujących tam w tych firmach, zresztą który to budynek kolega poseł projektował. To były prawdziwe inwestycje, które pokazują, jakie efekty mogą z tego osiągać prywatne firmy, które tam pracują.

A dzisiaj w kontrze mamy zmianę nazwy. Zmiana nazwy jest świetna, tylko dalej głównym – jak słyszymy – profilem działalności firmy jest to, aby wynajmować nieruchomości. Chcę powiedzieć, że ta odbudowa wielkiego molocha, którą zapowiadacie to jest tylko i wyłącznie coś co raczej przypomina mi ściemę. Bo tam tę robotę robią prywatne firmy i te firmy powinny mieć duże wsparcie. A przyklejanie się do ich sukcesów jest po prostu nie w porządku. Jedyne co robicie to zmiana nazwy, a na funkcję odpowiadającego przez ostatnie miesiące za działalność spółki została powołana osoba, która miała doświadczenie w sprzedaży okien. Taka jest różnica. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, nie chcę się licytować, kto większą ściemę, kiedy robił, ale proszę o język adekwatny do posiedzenia Komisji. Już nie pierwszy raz panu się to zdarza.

Bardzo proszę, pan poseł Szałabawka.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

SPP nie miało wpisane budowy statków. SPP sprzedało tereny należące wcześniej do stoczni, na których był jeden z ciągów produkcyjnych, pod market, pod sklep spożywczy. I doprowadziło do takiej sytuacji przyszłościowej, którą trzeba było niestety zmienić, że chociażby największa pochylnia miała zostać zabytkiem historycznym. I to zostało przerwane. I dlatego przywrócenie ciągów…

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Blokadą…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale panie pośle, proszę…

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

…produkcyjnych do budowy wyspecjalizowanych dużych statków, a nie tylko małych kadłubów było tak bardzo ważne. I dlatego powinniśmy grać wszyscy jednym zespołem na to, żeby ta stocznia mogła budować duże skomplikowane statki.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Zresztą Komisja na wyjazdowym posiedzeniu również nie mogła się nadziwić, że można było dopuścić do – przepraszam – zmielenia, zburzenia budynków i zrównania z ziemią miejsc, w których rzeczywiście ta produkcja mogłaby się odbywać.

Czy ktoś z państwa gości chciałby zabrać głos?

Stocznia „Nauta", bardzo proszę.

Członek prezydium Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", członek Rady Nadzorczej Stoczni Remontowej „Nauta" SA Roman Drywa:

Roman Drywa – Stocznia Remontowa „Nauta", członek prezydium Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", ale po trosze chciałbym też wypowiedzieć się jako członek Rady Nadzorczej Stoczni Remontowej „Nauta", którym jestem od 20 lat.

Proszę państwa, ten artykuł, który się ukazał, zasmucił mnie z jednego powodu, on został uwiarygodniony w jakimś sensie – pośrednio – przez posła Aziewicza. Dlatego, że gdyby sobie to pismak napisał, to co napisał, czy że biegły rewident nie przyjął sprawozdań finansowych, co jest kłamstwem, bo to, co powiedział zarząd biegły pracuje nad tym i nie udzielałby na pewno nikomu takich informacji. Zakwestionował wiarygodność danych – nie wiem na jakiej podstawie takie stwierdzenia można było postawić. A co najgorsze – że stocznia nie jest w stanie dalej prowadzić działalności. Przecież to sabotaż. Bardzo przepraszam, ale jak zobaczyłem nazwisko posła Aziewicza – wiceprzewodniczącego Komisji, to to już jest poważniejszy artykuł niż napisałby go zwykły pismak.

Nieprawdą też jest, że odrzucenie sprawozdania zablokowało wybór nowego zarządu. Zarząd powinien zakończyć prace zamykając sprawozdanie i z tego mamy rozliczać go jako rada nadzorcza. I nie ma to związku z odrzuceniem sprawozdania, którego nie było. W tym artykule pojawiło się naprawdę wiele kłamstw i – okazało się – brak wiedzy, jeśli chodzi o to, co dzieje się w stoczni, ogólnikami np. o kredycie w 2017 r. na 75 mln zł, o przegranej ze Stocznią Shipbuilding w Gdańsku statków. To są fakty. Natomiast jeśli ktoś nie rozumie podstawowych różnic i niuansów wynikających z tego postępowania, to niech nie bierze się za pisanie.

Padają pytania o poziom zobowiązań – komu i ile jesteśmy winni. Proszę państwa, internetowo można pozyskać sprawozdania finansowe w zestawieniu bilans, rachunek wyników do 2017 r. w InfoVeriti za 18 zł. Zobaczymy wszystkie dane. Zobaczymy, gdzie powstawały te koszty, jak kształtowały się straty, kiedy następuje ich kumulacja. Kumulacja z lat ubiegłych następuje w chwili obecnej. Poziom zadłużenia też można sobie zsumować w 2013 r. to było 312 mln zł, jeśli chodzi o zobowiązania długoterminowe, krótkoterminowe, w 2014 r. – 327 mln zł, w 2015 r. – 339 mln zł, a straty, które były generowane w latach de facto 2012 – 2015, potem 2016 – 2017 to jest ta luka finansowa, której stoczni brakuje.

Nie wolno zrzucać winy na jedną czy drugą opcję. To jest wina wynikająca z wielu lat zaniedbań. Powiem tylko tak, że zapłaciliśmy frycowe za zakup Stoczni Gdynia – jak powiedział prezes – to jest rząd kilkudziesięciu milionów złotych. Naturalnie instytucja państwowa zarobiła na tym, bo nie finansuje się za darmo. To normalna rzecz. Ponieśliśmy wyższe koszty adaptacji terenów po Stoczni Gdynia niż zakładaliśmy. To wszystko też było szacowane w biegu, przecież Katar zrezygnował, trzeba było szybko. Do nowych budów – powiedziano nam tak – albo wsiądziecie w ten pociąg i będziecie mieli 2 – 3 nowe budowy, będziecie mogli budować dla Marynarki Wojennej, potem nam wniesiono „Synergię", bo „Gdańska" nie płaciła. Tak, że spółka będzie funkcjonować.

Kolejne zarządy coraz głębiej wchodziły w nowe budowy, w których nie mieliśmy żadnych doświadczeń. Może i potrafimy budować, ale trzeba potrafić budować z odpowiednim poziomem rentowności. Zakład gdański nie był wyodrębnionym zakładem. Wchodził w skład stoczni i koszty ogólnego zarządu, czy koszty ogólne jak by tego nie liczył,

dotyczą wszelkich sektorów działalności, w których „Nauta" prowadzi swoją działalność, zarówno tej wojskowej, jaki cywilnej, tak i dotyczyła nowych budów. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, Stocznia „Nauta".

Przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Stoczni Remontowej „Nauta" SA Edmund Ruszkowski:

Dzień dobry państwu. Moje nazwisko Edmund Ruszkowski – przewodniczący „Solidarności". Pan poseł Jerzy Borowczak, jak i mój kolega Jurek, prosił, żeby związki się uaktywniły, więc się uaktywniam. Przede wszystkim widzę tu jakąś dywersję. Pan kolega Jurek na początku mówi, Francuzi powinni wziąć tereny w Stoczni Gdańskiej, po „Naucie", gdzie my jako związki zawodowe mówimy wyraźnie – nas interesują pracownicy i interes pracowników. Pracownicy mają mieć pracę. Dlatego też Stocznia „Gryfia" to gwarantuje. Francuzi nie do końca.

Tu słyszę, przekazać nas do stoczni prywatnej. Dziękuję wszystkim, że pan panie Jurku nie jest dzisiaj w rządzie. My naprawdę chcemy rozbudowywać ten przemysł stoczniowy jako związkowcy chcemy w tym pomagać. Ale też nie wolno przeszkadzać po prostu. Dziękuję. Do widzenia.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" Szczecin Włodzimierz Wiśniewski:

Włodzimierz Wiśniewski – przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej „Gryfia" Szczecin. Chciałem powiedzieć – przy tym wyrzucaniu wszystkiego co niedobre – że wszystkie związki działające w „Gryfii" od 2015 r. były w stałym kontakcie z ministerstwem. Na początku szło jak po grudzie, ale od marca, jak przyszedł nowy prezes, zaczyna zapalać się w tunelu małe zielone światełko. Mam nadzieję, że rozpali się dużym zielonym światłem.

Po pierwsze – „Zielona Stocznia" to bardzo duża szansa dla Szczecina i dla „Gryfii", i dla gospodarki morskiej. Jeżeli chodzi o mój związek, od samego początku mówił, że popiera i dziwi się, że to tak długo idzie, ale widocznie są przyczyny, że to tak musi iść. Powiem w ten sposób, że porozumienie, które podpisaliśmy, bo chciałem powiedzieć, że pan prezes i zarząd sam sobie nie wymyślił, nie podpisał porozumienia dobrowolnych odejść, tylko zrobił to razem ze związkami zawodowymi, które wyraziły zgodę. Chociaż nie zgadzały się na kwoty zaproponowane i na ilość odpraw. Ale rozumiejąc trudną sytuację ekonomiczną i to, że jest szansa dla ludzi – szczególnie tych, którzy odchodzą na emeryturę i tych, którzy chcą zmienić zakład pracy – odejścia z większą ilością pieniążków niż przewiduje to Kodeks pracy, zdecydowaliśmy się na to. Żeby tego nie zagłaskać to powiem, że to jest dopiero chyba jeden promil tego, co powinno być. Ale już jest na plusie i bardzo serdecznie ja jako przewodniczący związku dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan kapitan Hatalski.

Członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej Tadeusz Hatalski:

Tadeusz Hatalski – członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie RP. Dobrym prawem opozycji jest patrzeć rządowi na ręce. Tak to funkcjonuje w systemie demokratycznym. Ale to patrzenie na ręce musi być oparte na racjonalnych podstawach. W zeszłym tygodniu ukazał się artykuł w „Gazecie Wyborczej". W tym artykule – prawdę mówiąc – nie było ani słowa prawdy. Postawiono zarzuty, mówił o tym pan Roman Drywa i prezes. Z tych zarzutów, które zostały publicznie przedstawione i które naraziły na szwank dobre imię stoczni, praktycznie żaden nie jest prawdziwy. Jedynie prawdziwa informa-

cja jest taka, że stocznia jest w trudnej sytuacji finansowej. Ale wszyscy o tym wiemy. Trudna sytuacja finansowa wynika z zaszłości, o których mówił pan prezes.

Na podstawie tego artykułu posłowie opozycji zgłaszają wniosek o zwołanie nadzwyczajnego posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. OK. To jest prawo. Takie prawo przysługuje opozycji. Ale do czego dzisiaj sprowadziło się to posiedzenie? Opozycja wnosi zastrzeżenia, że rząd zapowiadał skokową poprawę. Nie ma skokowej. Faktycznie nie ma. Ale poprawa jest. Odbudowa następuje, a że nie ma takiej jak zapowiadał, rzeczywistość weryfikuje plany.

Drugi zarzut, który stawia opozycja to pytania o wielkość pomocy publicznej państwa. To pytanie powtarza się cały czas, na tym posiedzeniu i na poprzednim też pomoc publiczna, pomoc publiczna. I tu słychać, jakby pomoc publiczna to było coś kryminalnego, coś przestępczego. Nie. Pomoc publiczna dla przemysłu stoczniowego jest dopuszczalna. Jest przewidziana w programie ramowym Unii Europejskiej z 2003 r.

Pan poseł Borowczak powiedział, że najlepiej jakby wszystkie stocznie były prywatne. Nie ma znaczenia czy to jest własność prywatna, czy to jest własność państwowa. Znaczenie ma czy jest to własność efektywna i czy ta produkcja i działalność gospodarcza odbywa się zarówno w interesie pracowników, jak również w interesie państwa. Trzeba przypomnieć 8 lat rządów Platformy, kiedy pomoc publiczna była całkowicie negowana, kiedy własność prywatna była – powiedzmy – złotym cielcem. Do czego to prowadziło? Do upadłości Stoczni Gdynia, do zlikwidowania. Przypomnę również fakt, że jak były zastrzeżenia Unii Europejskiej odnośnie pomocy publicznej dla Stoczni Gdynia, minister Grad przez pół roku nie pofatygował się do Brukseli, żeby wyjaśnić tę sprawę. Skończyło się zakwestionowaniem tej pomocy, a to tylko były wyłącznie gwarancje. A wystarczyło pojechać i wyjaśnić. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, pan poseł Aziewicz. Następnie pan poseł Smoliński.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Chciałem skomentować, doceniam rolę gości, bo przewodniczyłem komisji przez wiele lat. Wiem, że rolą gości jest dostarczanie informacji posłom – członkom komisji. Chcę wierzyć, że taka była intencja pana kapitana i pana, który wcześniej raczył wymienić moje nazwisko imputując mi pisanie jakiegoś artykułu. Jeżeli ja cokolwiek pisałem, to pisałem uzasadnienie do wniosku o zwołanie posiedzenia Komisji. I tutaj jest napisane, że „informacje dochodzące ze Stoczni Remontowej „Nauta" w Gdyni od dłuższego czasu budzą najwyższy niepokój. Przed rokiem stocznia ta sprzedała tereny gdyńskiemu portowi, ponieważ potrzebowała pieniędzy na pokrycie kosztów operacyjnych oraz na optymalizację struktury zadłużenia. W tym roku wydzierżawiono Zakład Nowych Budów „Nauty" innej stoczni, a działka docelowo ma być sprzedana, co oznacza rezygnację z budowy nowych statków".

Nikt nas – jeżeli pan chce mi imputować tego rodzaju pogląd, to pan bardzo źle trafił, pomylił mnie pan chyba z panem posłem Zarembą z PiS – nie wątpi, że istnieje coś takiego, jak legalna pomoc publiczna. Stąd moje pytanie, składane dzisiaj, poprzednio, kiedy pan podsekretarz Witkowski znalazł się w tak dużym kłopocie, dotyczyło wielkości pomocy publicznej udzielonej przez państwo. Legalnej pomocy publicznej, bo państwo powinno wiedzieć, ile wkłada pieniędzy w restrukturyzację, chcecie to nazywać odbudową, niech będzie odbudowa przemysłu, żeby porównywać z efektami. Tego powinniśmy oczekiwać od rządu i jako posłowie, i jako wyborcy. Nakład i efekt. Jak nie wiemy, ile wkładamy, albo ta wiedza gdzieś się rozprasza, to tak naprawdę poruszamy się po omacku.

Jeżeli chodzi o przeszłość, o dyskusję na temat negocjacji Aleksandra Grada z panią komisarz, możemy o tym rozmawiać, bo ta wiedza jest, tylko chyba nie w tym miejscu, nie w tym czasie. Przypominam, że zwołaliśmy posiedzenie Komisji po ponad 3 latach rządów tzw. dobrej zmiany w przemyśle stoczniowym po to, aby ocenić efekty działań tego konkretnie rządu w ramach procesu, który nazywacie odbudową przemysłu stoczniowego. Chcę porównać – bo to jest proste jak drut – wyniki ekonomiczne tych

samych stoczni z 2015 r., 2016 r., 2017 r. i 2018 r. Wtedy możemy rzeczywiście ocenić, czy ta odbudowa naprawdę postępuje, czy tworzycie państwo pewien mit. Minister Gróbarczyk wyszedł, a ja ciągle czekam na informacje na temat kolejnej stoczni, o której pisałem w moim wniosku, mówię o spółkach, które powstały w efekcie przekształcenia Stoczni Gdańskiej. Państwo nic na ten temat nie powiecie?

Nie dosyć, że nie ma informacji na piśmie, co jest elementarzem, jeżeli chodzi o poważną pracę, to pomijacie państwo dosyć istotny segment rynku stoczniowego. Dlatego trudno, żebyśmy jako wnioskodawcy – posłowie opozycji wybrani przez ludzi po to, żeby pilnować rządu, żeby patrzeć na ręce rządowi – mogli wypełniać swoją rolę. A rzeczywiście nasza wiedza jest taka, jaka jest nam dostępna. Mam pełne prawo i obowiązek żądać pełnej informacji od rządu. Obowiązkiem rządu jest nam takiej informacji dostarczać. Jeżeli tej informacji nie ma, musimy posługiwać się taką informacją, jaka do nas dociera. Mogą być w tych informacjach przekłamania, ale staramy się uważać na słowa i nikogo nie krzywdzić. Przeglądam jeszcze raz moje wypowiedzi do gazet i tekst wniosku, i niczego nie ma tam takiego, co imputował mi przed chwilą pan, który nazywa się Drywa, co zapamiętałem, Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Koledzy posłowie zamiast odnieść się do wystąpienia, które miałem, może krótkie, ale wydawało mi się, że odnosiłem się merytorycznie, to panowie, stosujecie od razu atak *ad personam* – kolega bez kompetencji itd. Nie oceniam waszych kompetencji. Natomiast w takim razie przypominam, że 2 lata rzeczywiście miałem zaszczyt kierować Stocznią Gdynia, potem były i Najwyższa Izba Kontroli, i służby, które skierowaliście na badanie tego okresu. Nie wykazały żadnych zaniedbań, żadnych powtarzam, jeżeli chodzi o zarządzanie Stocznią Gdynia, więc też proszę o tym pamiętać. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Borowczak.

Poseł Jerzy Borowczak (PO-KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Chciałem tylko odpowiedzieć koledze z „Solidarności" tak jak ja zresztą, dalej jestem członkiem, tu nie chodzi kolego – chciałem tylko sprostować – o to, że mówiliśmy o Sejnerze. Tylko kolega dobrze wie, że walne zgromadzenie podjęło decyzję i zobowiązało „Synergię" do wydzierżawienia tego terenu Sejnerowi. I co się stało? A przecież ten Sejner to jest Polak, ma Polkę za żonę i polskie dzieci. Tylko nazywa się z francuska. Teraz różnie ludzie będą się nazywali w Polsce, bo są otwarte granice.

Chodziło mi tylko o to, że gdyby to był sejner, to na tych pochylniach, dalej trwałaby budowa kadłubów dla Karstensena czy innych. Dalej trwałaby, a Sejner robiłby swoje piękne jachty, bo do tego pochylnie mu nie są potrzebne. Stocznia Gdańsk miałaby co palić na tej hali 7,5 ha pod dachem i dalej robilibyśmy te kadłuby – tylko o tym mówiłem – i pracę miałoby oceniam 500 – 600 osób. A myślę, że „Crist" nie ruszy tam z żadną robotą. I kolega wspomni moje słowo. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan kapitan.

Członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej Tadeusz Hatalski:

Jeszcze tylko jedno słowo wyjaśnienia odnośnie pomocy publicznej – przez blisko 4 lata rządów PiS Bruksela nie zakwestionowała ani złotówki, jeżeli chodzi o pomoc publiczną dla przemysłu stoczniowego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Stocznia „Nauta”, bardzo proszę.

Członek prezydium Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność”, członek Rady Nadzorczej Stoczni Remontowej „Nauta” SA Roman Drywa:

Roman Drywa raz jeszcze. Chciałbym tylko powiedzieć, że nie zarzucałem panu posłowi, że pan napisał ten artykuł. Powiedziałem tylko, że ten dziennikarz, który to napisał używając pańskiego nazwiska uwiarygodnił ten artykuł, który jest stekiem bzdur, jeśli chodzi o merytoryczne kwestie.

Ten artykuł – zarząd o tym szczegółowo nie mówi – w takim kontekście w jakim jest napisany z tymi nieprawdami, z użyciem pańskiego nazwiska jako biorącego udział, w tym artykule, stwierdzającym rzeczy oczywiste, no jest prawdą jedna rzecz, druga, to są historyczne rzeczy. Natomiast mamy jedno doświadczenie – jeśli napisze to pismak i nie poprze tego nikim, a poparł to pańską osobą, stało się…to poważny artykuł, W związku z tym… pańskim nazwiskiem się poparł w treści. Tak, że pan też swoje zdanie w tym temacie wyraża. A na samym nagłówku jest powiedziane… są same nieprawdy. Mamy doświadczenie po nieszczęśliwym wypadku z hordaforem. Wiemy, ile prasa może napsuć w firmie – od wizerunku zaczynając na relacjach z armatorami, z podwykonawcami, nawet z pracownikami. Teraz będziemy mieli powtórkę z rozrywki. Jest pytanie w jakim wymiarze i w jakim zakresie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Chciałam państwu zwrócić uwagę, że już wcześniej na posiedzeniu Komisji umawialiśmy się, że jeżeli zapraszamy gości, to udzielam głosu tym, którzy są na liście. Jeżeli kogoś nie ma i państwo nie zgłosiliście, nie będę udzielać głosu, ponieważ nie są to osoby upoważnione przeze mnie do uczestnictwa w posiedzeniu.

Bardzo proszę, pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Panie przewodniczący, rozumiem, że pan reprezentuje związek zawodowy, oczywiście odsłucham z taśmy, co pan powiedział. Inaczej to zapamiętałem. Przeglądałem teraz słuchając pana, bo mam w komórce ten artykuł. Ten dziennikarz zwracał się do „Nauty” o informację i chyba dostał ją dopiero po paru dniach. Nie jestem jego adwokatem, to już jest bezpośrednio do wyjaśnienia. Natomiast przeczuwam, że pan jednak trochę co innego powiedział. Oczywiście wszystko co jest powiedziane, jest nagrane. Jeżeli nie mam racji, to ucieszę się. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Nie widzę więcej zgłoszeń. A zatem zamykam dyskusję. Dziękuję państwu za przybycie.

Kończę posiedzenie. Dziękuję.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Chciałem do protokołu, że nie ma informacji na temat Stoczni Gdańsk, co jest w naszym wniosku złożonym w trybie art. 152.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Drodzy państwo, zamknęłam posiedzenie. Każdy mógł zadać pytanie. Posiedzenie Komisji było zwołane w związku ze wszystkimi stoczniami. Czas się skończył. Do widzenia.